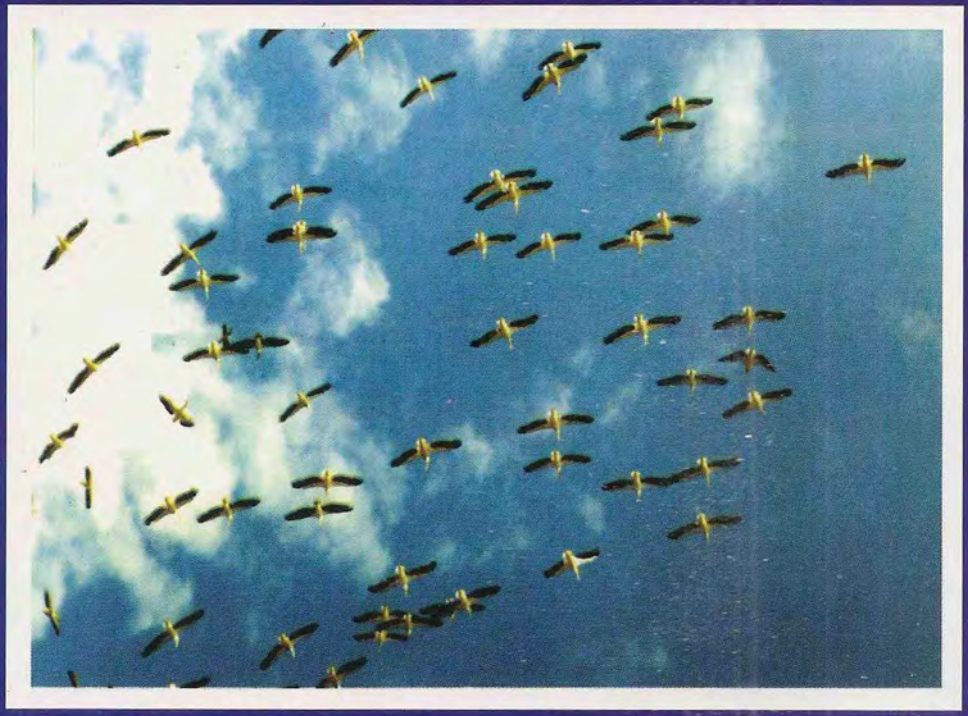
CP/61/2003

PETRE COVACEF



CIMITIRUL VIU de la SULINA

EX PONTO

PETRE COVACEF

CIMITIRUL VIU DE LA SULINA

DRAGI LOCUITORI AI ORAȘULUI SULINA

Am onoarea de a vă dedica volumul de față Dumneavoastră, tuturor locuitorilor.

La solicitarea Domnului Primar al orașului, prof. ***Aurel Dimitriu****, exprimată acum trei ani, de a avea o monografie a Sulinei, cartea a prins contur și iată că a apărut.*

Domnul Primar, susținut de membrii Consiliului Local, a acordat sprijinul financiar necesar tipăririi volumului.

La redactarea cărții, pe lângă o mai veche pasiune legată de orașul Sulina și de Dunăre, am fost ajutat între timp cu informații verbale culese de la mai mulți locuitori ai orașului, cercetători, căpitani de vapor, piloți de bară, profesori, membri ai Înaltului Cler, marinari, pescari, veterani de război. De mare ajutor mi-au fost documentele de stare civilă cercetate la Primărie, precum și informațiile oferite de membrii Fundației „Prietenii Deltei Dunării", o parte dintre ele cuprinse în volumul „Sulina Rescue 2000".

Pentru mine a fost o plăcută și o pioasă rememorare să pătrund în cimitirul orașului și să constat că, la orice oră, femeile localnice, stimatele și iubitele noastre bunici, mame, fiice și surori, se ocupă cu veneratie de pomenirea și tămâierea celor decedați recent, în același timp cu a celor morți acum 150 de ani.

Am avut multe de învățat citind și deducând din inscripțiile funerare de pe monumente, chiar de la cei depuși pe veci sub plăcile din cimitir.

Dumnezeul tuturor să-i odihnească!

Oare eu, autorul, dezvăluindu-le destinul, nu comit un sacrilegiu?

Cu plecăciune vin în fața dumneavoastră și vă cer iertare.

Mă adresez vouă, tinerilor locuitori ai orașului, care intrați acum în viața socială!

În tradiția bunei înțelegeri și vecinătăți, moștenită de la părinții voștri, restaurați și conservați arhitectonic clădirile vechi, pentru refacerea imaginii fostului oraș, intrat în legendă prin romanul „Europolis".

Mai departe, întrețineți și valorificați turistic, sub îndrumarea atentă a Primăriei și a Parohiilor din oraș, ca și până acum, ansamblul monumental renumit în toată Europa, „Cimitirul Maritim".

Exemplul conviețuirii pașnice dintre toate neamurile care s-au perindat pe la Sulina, al celor care și-au dat aici obștescul sfârșit, este laitmotivul sub care am scris volumul.

A fost un fenomen social unicat, petrecut numai la Sulina, în România.

Civilizația europeană, în spiritul căreia ați fost educați, este veche de multe sute de ani.

Stă în puterea voastră de a chema la capătul Dunării întreaga lume.

Să vină, să vadă și să învețe.

Aici, la Sulina, unde Dunărea se contopește cu Marea.

Petre Covacef

Lucrare editată sub egida
Ligii Navale Române, *filiala din Constanța.*

CP/61
2003

PETRE COVACEF

CIMITIRUL VIU
DE LA
SULINA

EX PONTO
Constanța, 2003

Coperta I aparţine autorului. Foto : Valentina Cicu
Coperta a IV-a : "Compoziţie" de Ionuţ Barbu Theodor, pictor, Grupul "Salmastru"

Evocare dedicată *Zilelor oraşului SULINA*, cu ocazia împlinirii a 125 de ani de la alipirea Dobrogei la România.

Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României
COVACEF, PETRE
Cimitirul viu de la Sulina / Petre Covacef - Constanţa: Ex Ponto, 2003
ISBN : 973-644-199-7

908(498 Sulina)

© EX PONTO

CUPRINS :

pag :

CONSTRUCTOR DE DIGURI ÎMPOTRIVA UITĂRII

Cuvânt introductiv al prof. univ. dr. Gheorghe Dumitraşcu XI

PREFAŢĂ XVII

FORWARD XXIII

Capitolul I . CIMITIRUL MARITIM DE LA SULINA

LEGENDA CIMITIRULUI *1*

a - Prinţesa - O dansatoare neagră

b - Ofiţerul de marină

c - Legenda cimitirului

d - De ce cimitirul viu

CIMITIRUL MARITIM – SISTEMATIZARE *8*

CIMITIRUL COMISIEI EUROPENE A DUNĂRII *12*

a - Monumentele marinarilor britanici

b - Mormântul lui William Simpson

c - Alte personalităţi CED

d - Monumente funerare din cimitirul C.E.D

e - O dragoste adevărată petrecută la Sulina

CIMITIRUL ROMANO CATOLIC *24*

CIMITIRUL CREŞTIN ORTODOX *25*

a - Cimitirul românesc

b - Cimitirul grecesc

c - Cimitirul eroilor

d - Cimitirul lipovenesc
ALTE CONFESIUNI *36*
a - Cimitirul musulman
b - Cimitirul evreesc
BISERICILE DIN SULINA *38*
a - Caredrala ortodoxă
b - Fosta biserică Sf. Nicolae
c - Biserica grecească
d - Biserica lipovenească
e - Biserica romano - catolică
f - Geamia musulmană

Capitolul II. COMISIA EUROPEANĂ A DUNĂRII
PORNIND DE LA O PLACĂ DIN BRONZ *63*
TRATATUL DE PACE DE LA PARIS *65*
DESPRE FUNCŢIONAREA CED ŞI
DELEGAŢII STATELOR EUROPENE *66*
a - Delegaţii permanenţi ai Comisiei Europene a Dunării
b - Date biografice ale diplomaţilor menţionaţi pe placa din bronz
ORGANIZAREA ŞI FUNCŢIONAREA CED *70*
a - Relaţiile Comisiei Europene a Dunării cu autorităţile locale
b - Interesele româneşti în susţinerea activităţii CED
c - O forţă internaţională de pace eliminată de la gurile Dunării
d - Perspective actuale la Sulina
ATRIBUŢIUNILE COMPARTIMENTELOR CED *79*
a - Secretariatul general
b - Serviciul de contabilitate
c - Casa de navigaţie
d - Serviciul tehnic
e - Inspectoratul de Navigaţie
Serviciul de Poliţie
Serviciul de Pilotaj
f - Căpitănia portului Sulina
g - Serviciul spitalelor

SECRETUL UNUI SUCCES *87*

PRINCIPATELE ROMÂNE ŞI INSTALAREA COMISIEI EUROPENE *89*

a - Exportul românesc de cereale de la mijlocul sec. al XIX - lea

PORTUL GIBRIANI *93*

a - Proiectul primului port românesc la Marea Neagră

ANEXA 2 .1 - MEMORIILE REGELUI CAROL I CU PRIVIRE LA CED ŞI LA DOBROGEA *98*

Capitolul III. CANALUL MARITIM SULINA

HIDROLOGIE LA GURILE DUNĂRII *117*

a - Ceatalul Ismail

b - Braţul Chilia

c - Braţul Tulcea

d - Braţul Sulina

e - Bara de la Sulina

f - Braţul Sf. Gheorghe

g - Măsurători hidrografice la Sulina

SOLUŢII TEHNICE ŞI PROIECTELE CED *122*

a - Principiul care a generat soluţiile

b - Proiectele CED

c - Implicarea inginerilor români în relaţiile cu CED

DIGURILE ŞI JETELELE DE LA SULINA *126*

a - Jetela sau digul de nord

b - Jetela sau digul de sud

BETONUL ŞI BLOCURILE PREFABRICATE DIN BETON *128*

a - Cimentul englezesc

b - Betonul

c - Blocurile prefabricate

CHEIURILE PORTULUI SULINA *129*

a - Despre cheiuri la un curs de apă curgătoare

b - Construcţii provizorii şi definitive de cheiuri
CANALUL MARITIM *132*
a - Dragaje de regularizare în amonte de Sulina
b - Situaţia adâncimilor navigabile pe vechiul braţ Sulina
c - Dragaje pentru construcţia Canalului Maritim Sulina
d - Volumele de material dragat.
e - Alte construcţii realizate de CED
RESURSELE FINANCIARE ALE CED *135*
a - Taxe de navigaţie pe şenal
INAUGURAREA CONSTRUCŢIILOR CED DE PE BRAŢUL SULINA *137*
a - Inaugurarea tăieturii Marelui M inferior
b - Inaugurarea tăieturii dintre Mm 31,5 - 37
c - Inaugurarea tăieturii Marelui M Superior
ZEUL DANUBIUS ŞI ZEIŢA JUNONA
PATRU MEDALII COMEMORATIVE ALE CED *143*
FATALISMUL DROBULUI DE SARE *147*
a - Despre colmatarea naturală a frontierei României
POZIŢIA CANALULUI MARITIM ÎNTRE ALTE CANALE DIN LUME *150*
ANEXE LA CAPITOLUL III
INVESTIŢIILE COMISIEI EUROPENE A DUNĂRII 152
a - Anexa 3. 1 - Etapizarea cheltuielilor
b - Anexa 3. 2 - Construcţii provizorii (Stadii fizice)
c - Anexa 3. 3 - Construcţii definitive
d - Anexa 3. 4 - Situaţia adâncimilor navigabile pe vechiul braţ Sulina
e - Anexa 3. 5 - Dragajele pentru construirea Canalului Maritim
f - Anexa 3. 6 - Parcul de nave tehnice al CED

Capitolul IV. PORTUL SULINA ŞI COMISIA EUROPEANĂ A DUNĂRII

ORAŞUL SULINA *177*

a - Retrospectivă istorică

TOPONIME MEDIEVALE LA GURILE DUNĂRII *179*

a - Despre navigaţia medievală la gurile Dunării

b - Toponimele de pe coasta românească a Mării Negre

PORTO FRANCO LA SULINA *184*

a - Principiile Porto Franco aplicate la Sulina

ADMINISTRAŢIA ORAŞULUI PORT SULINA *188*

a - Legea pentru organizarea Dobrogei

b - Satele din deltă

c - Avantajele sociale acordate de CED oraşului Sulina

d - Regimul gheţurilor pe Dunărea maritimă

e - Epidemiile la Sulina

SERVICIUL DE SALVARE DE LA SULINA *198*

POPULAŢIE - URBANIZARE *200*

LEGENDELE SULINEI *205*

a - Balade româneşti în varianta pescarilor de la Dunăre

b - Alte legende

Capitolul V. FARURILE DE LA GURILE DUNĂRII

UN FAR ANTIC LA HISTRIA *216*

a - Inscripţii şi monede antice la Histria - Hidrologie antică

FARUL TURCESC DE LA SULINA *217*

a - Despre vacufuri turceşti

FARUL VECHI DE LA SULINA *219*

a - Despre iluminatul farurilor până la introducerea electricităţii

b - La Sulina primul iluminat electric public din România

FARUL MARE DE LA SULINA *225*

a - Caracteristicile tehnice ale Farului Mare de la Sulina

ALTE FARURI DE LA SULINA *227*
a - Farul roşu provizoriu
b - Farul Roşu
c - Farul Verde provizoriu
d - Farul Verde
SEMNALE PENTRU NAVIGAŢIE *229*
a - Baliza combinată cu fluier de tip Courtenay
b - Focul de direcţionare
c - Semnale de adâncime minimă pentru bara Sulina
d - Semnale de ceaţă prin explozii
e - Nautofonul
f - Semnalizarea şi balizajul pe Dunărea maritimă
FARUL DE LA SF. GHEORGHE 231
BALIZA ENGLEZĂ 231
FARUL DE PE INSULA ŞERPILOR 231
PILOTAJUL 232
FARUL NOU DE LA SULINA 233

Capitolul VI. PERSONALITĂŢI LA DUNĂREA DE JOS ŞI ÎN DOBROGEA

PĂRINTELE DUNĂRII – SIR CHARLES AUGUSTUS HARTLEY 239
PRINTELE DOBROGEI – REMUS OPREANU 246
PATRIARHUL ISTORIEI DOBROGENE –
COLONELUL MARIN D. IONESCU - DOBROGIANU 249
CEL MAI MARE DIRIJOR ROMÂN – GEORGE GEORGESCU .. 257

POSTFAŢĂ 263
BIBLIOGRAFIE 267
LISTA LUCRĂRILOR PUBLICATE DE ACELAŞ AUTOR 275
ZUSAMMENFASSUNG 278
LISTA PLANŞELOR DIN VOLUM 276

***

Cuvânt introductiv

CONSTRUCTOR DE DIGURI ÎMPOTRIVA UITĂRII

Inginer. Toată viața a construit diguri. De istorie a fost chemat. O chemare mai veche, pe care și-a refuzat-o mult timp. În casa lui, preocupările pentru istoria cea mai frumoasă, istoria antichității în lumina artelor ei, sunt la ele acasă.

Prezența inginerului **Petre Covacef** la manifestările istoricilor, a devenit, dintr-o curiozitate - se poate spune - ceva de domeniul ***"bineînțeles "***. Nu ca martor, ci ca om care are ceva de spus. Să comunice. Și participă cu comunicări care-i dezvăluie cealaltă dimensiune umană și științifică. De aici până la a publica în reviste de cultură sau strict științifice, n-a fost decât un pas, foarte mic. Deci, a vorbi despre istoricul Covacef, este în deplină normalitate. Mulți care nu l-au cunoscut și astfel, se minunează de voltele lui, ale isoricului, adică, prin chestiuni tehnice.

Este prezent în ***"Bibliografia istorică a României "*** din ultimii 10 - 12 ani, ca un istoric veritabil.

*

Cartea care ni se prezintă, are structura, conținutul și bibliografia specifice unui op științific, după toate regulile cunoscute. Aproape 100 de titluri, au trecut pe sub ochii săi, fără a mă mai referi la schițele și calculele inginerești, cu care se străduiește să nu epateze, totuși.

Este o îmbinare rarisimă în istoria ştiinţei şi în ştiinţa istoriei.

Omul, masiv, un fel de Jean Valjean, tuns scurt, ca un boxeur de performanță, dur, chipurile prin natura preocupărilor, se dovedește a fi un sentimental și un liric - ***"bine temperat "***, de cea mai nobilă esență.

Primul capitol al cărții este eclatant. Și eu am fost în acea ***"Arcadie "*** a cimitirelor Sulinei. Nu m-am putut impune însă în fața *disciplinei de partid* - când am propus realizarea unui fragment de istorie a unor localități, Cernavoda, Hîrșova, Sulina, prin intermediul cimitirelor lor. Inginerul însă, autor, e când poet, când inginer, când istoric, când povestitor, dar niciodată nu duce până la capăt ***"opera "*** vreunuia dintre cei patru ***"Eu"***, ai săi. Se oprește brusc, rușinat

parcă, dar de fapt îndemnându-te pe tine cititorule, să bănuiești, să visezi, să construiești, și chiar să scri, mai departe. Desigur, a avut ***șansa*** ca ochiul său de om sensibil, să găsească un loc precum Sulina, ***unic*** în România. Auzi, 7 cimitire și 6 biserici ! Toate diferite și fiecare avându-și ***" eroii "*** și personajele sale. El știe ce putere are legenda. Nu fuge de ea, o prezintă, o respectă, și-i decupează sâmburele real. Mă gândesc, mai ales, la legenda cimitirului maritim, legată de iubirea dintre un Romeo și o Julietă exotici amândoi, până la negritudinea africană, și la albastrul marin al uniformei ofițerului. Ce operă de profundă înțelegere face autorul, prezentând sub titlul de ***" Cimitir creștin ortodox ",*** de fapt, patru cimitire : ***unul românesc, altul grecesc, altul lipovenesc și un cimitir al eroilor.*** Naiv cel care crede că istoricul Covacef se poate despărți de inginerul siamez cu același nume. El debușează, atunci când își simte ochii înnourați de derularea destinelor atât de multe, atât de diferite și de asemănătoare, în tehnica prezentării mormintelor, monumentelor, pietrelor tombale, inscripțiunilor și inscripțiilor, și apoi revine la prezentarea celor care odihnesc sub pietre și marmore. Am trecut și eu, ca unul care predau un curs special, privind " România, Dunărea și Marea Neagră de la jumătatea secolului XVIII până la jumătatea secolului XX ", prin istoria Comisiei Europene a Dunării. Care s-a încifrat cu atâtea tentacule - deși " *imperialistă* ", cele mai multe pozitive - în istoria României. Am studiat mai superficial, monumentala carte din 1931, privind opera ei, din ultimii 80 de ani. Dar, parcă nimeni, precum acest inginer, căruia îi place să vorbească, uneori didacticist - și n-o face rău - cu cititorii săi, n-a reușit să prezinte mai clar, structura, evoluția și personalitățile legate de Comisia Europeană a Dunării.

Așa zice chiar, că, din momentul apariției acestei cărți, capitolul II (și în rezumat și următorul), vor deveni bibliofragfie obligatorie pentru studenții anului III istorie.

Nu i-a fost greu inginerului, să se țină în frâu, în primele două capitole, pentru că nici în al III - lea privind " Canalul Maritim Sulina ", nu se dezlănțuie în metalimbajul corespunzător unui capitol tehnic, lăsând pentru anexe, părțile mai specioase. Pot să spun că Petre Covacef a învățat ceea ce toți ar trebui să știm, anume, că trebuie păstrată o măsură în toate, și nu trebuie sacrificat umanul din istorie și istoriografie, uman, înțelegând prin asta, interesant, narativ,

imagini, " imaginea celuilalt ", în favoarea unui tehnicism, pe care, dacă e nevoie, îl trimitem fie la subsol, fie în anexă, fie îl rezumăm.

După această voltă, în următoarele două capitole, autorul, istoricul, îi face cu ochiul, inginerului, pentru a realiza, într-o simbioză absolul reușită, prezentarea locului Portului Sulina și Farurilor de la Gurile Dunării. Despre Portul Liber Sulina, există lucrarea monografică a lui Constantin Bușe și articolul mai vechi din " Peuce " al lui Petre Zaharia de la Tulcea. Nici o lucrare serioasă de istorie, nu poate face abstracție, atât sub aspect istoric, economic, al colajului de civilizații și populații, de exemplul Sulinei. Tocmai de aceia, simțind nevoia înnobilării cu uman, prezintă două subcapitole privitoare tocmai la oameni, la populație, adică, în lumina unor documente serioase, și, la oameni ca amintiri. În al doilea caz, e vorba de legende și balade. Civilizațiile unor zone care nasc prin ele însele istorie, înscriind aducerea într-un areal geografic a unor pământuri noi, nu poate să nu nască legende. Acolo este locul de cununie al Dunării cu Marea, acolo, marele Fluviu își permite să-și păstreze identitatea, chiar după ce pătrunde km întregi, în Mare. Baladele și legendele Dunării îi aduc la suprafață, din neguri de timp și învolburări de ape, pe pescarii, haiducii, - cam piraţi, ei, în unele momente - pe marinarii înnăscuţi ai Deltei. Autorul nu-și permite să facă abstracție de oamenii cu care Delta se confundă în concepția unora, ca o prejudecată, pe care ne e lehamite să o îndepărtăm, pentru că totuși are un iz de real, anume, identitatea Dunăre - Deltă - lipoveni. Deși știm prea bine că aceștia constituie o populație relativ recentă, care, după cum spun cunoscătorii Deltei, au învățat acest gen de pescuit - cu specificele lui - de la români. Vrem să spunem mai mult, de la românii autohtoni ai Deltei. În "Analele Dobrogei", un bătrân lipovean trecut de 100 de ani, își amintea într-un fastuos imperial de legendă, hiperbolizare, prejudecăți, trăiri personale, ușor potențate de fapte reale, despre un adevărat război între lipovenii proaspăt veniți și românii Deltei. Specific parcă Dobrogei e ***hiperbola.*** Ea nu ține doar de pornirea pescarilor în ași povesti reușitele prin deschiderea largă a brațelor, dar și printr-un abur, printr-un fum, parcă, printr-o ceață, ceva în genul fenomenului Philadelfia. Tot în " Analele Dobrogei " citeam parcă, și recompuneam, imprsionist, scurgerea peste Dunăre în decurs de săptămâni, a turmelor dinspre Brașov și Sibiu, cu stăpânii lor, bogații mocani, sutele lor de oi și câini, și tarha-

turile, parcă fără de sfârșit, și bătaia cumplită între două cete de ciobani, și împăcarea lor terminată printr-un festin homeric, sacrificarea a 100 de oi, cărora ei, eroii, le-au mâncat doar rinichii, restul fiind aruncat la câini. Și în cazul Deltei, spune bătrânul lipovean, Condratovici, războiul româno - lipovenesc, s-a terminat cu vreo 1000 de morți. Nu omit prevăzător că sunt la subcapitolul " Legendele Sulinei ", despre care, la o adică, îl pot invoca și pe Mihail Sadoveanu, un fel de Dumnezeu, care e în stare să recreeze Delta, după "Priveliști Dobrogene", publicată de Alcalay, în 1925 (în care, la pag. 181 - 182 îl găsim pe Petre Măjarul, viitorul poate, Petru Rareș).

Am recurs conștient la modalitatea prezentării unei cărți, prin povestirea ei, măcar pentru capitolele cele mai fierbinți. M-aș descalifica dacă aș fi un "critic istoric " a propo de " critic literar ".

Însă dau vina pe sufletul meu, care nu se poate bucura singur, atunci când mă înfrupt - sufletește desigur - dintr-o carte de acest fel, ca dintr-o pâine care miroase frumos, chiar a pâine.

Și, în virtutea aceluiași pricipiu, " povestind " viitorul capitol, despre Faruri, despre balize, pilotaj, și medalii comemorative, " aterizez " din nou într-o specialitate de suflet a autorului. Și nici nu mă despart parcă, de miracolul citit în literaturi, balade și legende, din capitolul anterior. Pentru că, pentru lumea de pe Mare, înainte de a exista Sulina, palpabilă, reală, sunt ***farurile,*** multe din diverse timpuri, răspânditoare de lumină, în voalul negurei dinspre Mare. Sigur că nu putea să-i scape omului care scrie despre cel mai nou pământ al României, soarta unui alt pământ, cam stâncos, - dar cât de prețios ! - al Insulei Șerpilor, unde, de asemeni, se găsea un far, romantic într-un decor aspru, după cum citim și vedem într-un articol de mari dimensiuni al lui Raul Călinescu, de îmi amintesc bine, tot din " Analele Dobrogei ".

Generos cum e, autorul își permite să facă loc între "personalitățile" de la Dunărea de Jos, alături de românii, aici născuți, și lui "Sir Charles A. Hartley", chiar dacă nu "părinte al Dunării", oricum, într-un sens mai larg, autorul, mamoșul și nașul Comisiei Europene a Dunării. Pentru că, mai încolo, celor încă trei personalități, nu neapărat provenind - în afara lui George Georgescu - din acel spațiu, sunt, unul, Remus Opreanu " Părintele Dobrogei ", celălalt, colonelul Marin D. Ionescu Dobrogianu, " Patriarhul istoriei dobrogene ", pen-

tru ca în fine, George Georgescu, născut la Sulina, să fie denumit fără nici un adaus literar, " cel mai mare dirijor român ".

Îmi vine să cred - şi mi-ar fi uşor s-o fac dacă n-aş cunoaşte realitatea - că autorul este " îndrăgostit " şi dominat de " Sir Hartley ". În fond, revine a doua sau a treia oară, pe larg, asupra personalităţii englezului, pe care noi l-am întâlnit şi în raporturile sale cu Regele Carol I, când spunea, deloc în glumă, în primii ani de domnie a acestuia, că " viitorul pod peste Dunăre " se va numi " Podul Carol I ". Cum a şi fost de fapt. Adevărul este că, fără să urmărească anume asta, autorul expune un portret definit prin acţiuni şi gândire, prin rezultate dure şi vis cu contur foarte bine nuanţat, al unui englez, Sir înainte de a fi uns de Majestatea Sa, şi care a îmbinat într-o singură personalitate, persistenţa specific englezească, spiritul de ordine, şi puternica slăbiciune pentru ctitorie. Dacă aş fi Petre Covacef, aş prezenta acest portret unor reviste de specialitate din Anglia, şi care ar putea intra într-un portret de tipul
" Imaginea celuilalt ". Ar întregi o colecţie de mari personalităţi ale Angliei, de altă factură decât marii războinici şi mari diplomaţi. Hartley a fost, în felul lui, un mare diplomat şi un mare cuceritor. Nu ştiu dacă vreun englez a avut, în contact cu românii, o asemenea anvergură.

Încolo, lucruri mai cunoscute, sau, să zic aşa, mai comune în sensul că nu i s-a mai dat autorului, nicăieri, posibilitatea de a tăia, în literatura noastră istorică, o şosea ca în Amazonia, ci i s-a rezervat posibilitatea de a-şi defini totuşi, o cărare printre autostrăzile privindu-l, de pildă, pe Remus Opreanu. Desigur, el a fost prefect al Constanţei - iar, pentru câteva luni, e drept , al amânduror judeţe ale Dobrogei - şi autor între alţi câţiva, ai " Legii de Administrare a Dobrogei " din 1880 şi, peste 2 ani, a " Legii pentru regularea proprietăţii agricole din Dobrogea ". Persoana m-a fascinat şi pe mine şi în " Anuarul Institutului Xenopol din Iaşi " din 1980 sau 1981, mă opream ştiinţific şi sentimental asupra operei sale din Dobrogea. Titulatura găsită de Petre Covacef se purta în epocă, şi, culmea, nu e doar o figură de stil, şi are un conţinut serios, numai că, mai în glumă zic, că în acest sens Dobrogea a avut mai mulţi părinţi, şi, toţi, mari bărbaţi : Carol I, Mihail Kogălniceanu, I.C. Brătianu, şi, cu voia dumneavoastră, ultimul pe listă, Remus N. Opreanu, semnificativ, din gemeni, oltean, născut la Bucureşti.

Nici Marin D. Ionescu nu e născut în Dobrogea, ci, de-mi amintesc bine, în mahalaua Delea Veche din București. Locotenentul - până la colonelul - Marin D. Ionescu, merită din plin, și înaintea celor mai mulți dintre fiii Dobrogei, numele de " Dobrogianu ". În această situație, domnul Covacef ar trebui să facă echilibristică pentru a se menține totuși, deasupra, inventându-și o armură de rezistență față de acaparatoarea - ca un banc de pești pirhana, devoratorii - monumentala și atât de diferita operă a ofițerului. Fără îndoială, fără înaintași și fără urmași rămâne, " Dobrogea în pragul veacului al XX - lea " lucrare apărută în 1904 și având 1004 pagini. În legătură cu George Georgescu lucrurile sunt mai clare, acesta fiind mai ales dirijorul.

*

Petre Covacef *e de toate în acestă carte. E istoric, e inginer, fotograf, pictor, portretist, mânuitor al unor mijloace ce pot îmbogăți prin operă, istoriografia, anume teoria mentalităților.*

Și stilurile care le practică sunt diferite : de la axioma fără replică, până la umbra pierdută, a impresionismului, și haloul, bănuit, doar al mentalității. Cred că ar întruchipa, prin această carte, ambele fațete ale teatrului.

Această prezentare, ca un cuvânt înainte spre operă, - procedeu muzical - nu mi-ar creea o imagine pozitivă, dacă ea n-ar avea acoperire în fapt. Nu critică am vrut să fac, ci am fost mânat de dorința de a prezenta și altora, o imagine ce nu e o " fata Morgana ", înainte de a se afunda, cititor onest și fără prejudecăți, în această carte privind, oameni, locuri, întâmplări, de la Dunărea de Jos.

GHEORGHE DUMITRAȘCU
Profesor universitar, doctor în istorie.

PREFAŢĂ

Amintirile vagi ale unui copil de zece ani despre cimitirul din Sulina, care mi-au rămas din povestirile unui bătrân farmacist ruso - basarabean, exilat imediat după al doilea război mondial la Constanța, mi-au imaginat la Sulina un ansamblu de monumente funerare din marmură neagră ale unor amirali și corsari cunoscuți, intrați în legendele orașului.

Romanul ***Europolis*** *al lui Jean Bart citit în pragul maturității, mi-a întărit convingerea că la Sulina, cimitirul orașului este un panteon al navigatorilor și emigranților de pretutindeni.*

Acum le ceasul povestirilor confirmarea a venit, depășind limitele unui simplu reportaj.

Spre deosebire de monumentele funerare eterogene din cimitirele cu vechime din marile orașe românești, București, Craiova sau Cluj - Napoca, la Sulina, sub câteva sute de morminte și-au găsit odihna veșnică oameni, care au avut până la mijlocul secolului al XX - lea aceleași interese, Dunărea și Comisia Europeană a Dunării.

Dacă în România, la capătul celălalt al țării se află ***Cimitirul Vesel de la Săpânța****, prin interpretarea ușor amuzantă acceptată de urmași asupra vieții anonime a defuncților, aici la marginea țării într-o Dobroge spectaculoasă dar mai puțin descoperită de români, se află Cimitirul Sulinei, probabil cel mai vizitat ansamblu funerar din România.*

Aici la Sulina, aceiași oameni anonimi care la vremea lor au fost personalități însemnate ale locului, și-au urmărit interesele, au avut sentimente familiare umane și la capătul vieții lor, s-au săvârșit în partea nisipoasă a orașului, acolo unde România se confundă cu marea și cu orizontul.

Un amestec de religii, neamuri, limbi scrise pe cruci, obiceiuri și meserii, fac din cimitirul Sulinei, locul de veci al celor care au contribuit în tăcere, la cea mai însemnată construcție hidrotehnică din Europa secolului al XIX - lea.

O construcție gigantică care a modificat definitiv geografia României, despre

care nu se pomenește nicăieri în zilele noastre, a fost construcția care a asigurat independența economică a țării până la sfârșitul secolului, forțând dezvoltarea agriculturii interne și a drumurilor din Vechiul Regat, pentru crearea excedentului de export de cereale aducător de devize, construcție, la care contribuția publică românească a fost minoră.

Prin natura pregătirii profesionale de inginer am luat la cunoștință numai de la profesorii mei, despre lucrările realizate de Comisia Europeană a Dunării, acelea care se referă la regularizarea cursului Dunării și la construcția ***Canalului Maritim Sulina*** *cel mai mare canal navigabil fluvial european.*

Repet, canal navigabil maritim pe teritoriul României pe o lungime de 100 km, extins până la Galați sau Brăila, pentru nave maritime de transport de până la 5.000 tone. Canal care prin debitul de apă și prin gabaritul său construit, nu a stat la îndemâna niciunei țări de pe continent cu fluvii asemănătoare de pe Rin, Sena, sau Volga. Nu a stat nici atunci în anul 1900, nu stă nici în zilele noastre pentru nave de 12.000 tone.

O lungă perioadă de timp din evoluția României ultimilor 70 - 80 de ani, această impresionantă construcție nu a fost adusă nicicum la cunoștința publicului românesc, iar până nu de mult construcțiile realizate anterior de către CED, au fost considerate un ***dar al naturii****.*

Nimic mai neadevărat.

A fost o consecință a ***mentalităților,*** *moștenite de mai multe generații de români antebelici sau a noastră îndoctrinată, postbelică, datorită faptului că - Comisia Europeană a avut un caracter* ***capitalist - imperialist*** *-, după cum pe drept cuvânt* ***corectează*** *acum istoricul de profesie Gh. Dumitrașcu.*

*

Personalitățile înhumate sau mai bine zis înnisipate în cimitirul de la Sulina, mi-au oferit un leit - motiv al reactualizării sumare a cadrului istoric și al construcțiilor realizate până în anul 1905 pe Dunăre și la gura de vărsare de la Sulina a Dunării în Marea Neagră.

Volumul de față fiind o carte de istorie a construcțiilor, ne dă prilejul să cunoaștem și să recunoaștem noi românii, că Dunărea Maritimă și orașul Sulina au fost o creație a Comisiei Europene a Dunării.

La inaugurarea din anul 1897 a unei părți din construcțiile de pe Canalul

Maritim, fostul Prim Ministru al României Dimitrie A. Sturdza în cuvântarea sa a exprimat :

România nu va nega niciodată că ea profită cel mai mult de lucrările desăvârşite de Comisia Europeană a Dunării.

Politica actuală a atragerii investitorilor europeni sau de pe mapamond, doriți în zilele noastre să vină în România cu capital nu este nouă.

Nu am intenția de a trece sub tăcere fapte și construcții realizate între 1856 - 1938, cu interesarea politică a Marilor Puteri europene implicate financiar, dar și al foștilor locuitori ai Deltei din aceeași perioadă a celor nenumărați, înhumați în cimitirul Sulinei. Marile Puteri, au fost interesate cel mai mult în securitatea politică a Dunării și a continentului european. România a devenit interesată după cucerirea independenței ca stat, în canalizarea Dunării de pe teritoriul ei cu un efot material cât mai redus.

Valoarea estimată a construcțiilor realizate de CED până în anul 1905, a fost prezentată într-un raport la Academia Română în anul 1912 de același D. A. Sturdza, evaluată la suma de 50 de milioane de Franci francezi în valuta vremii. Probabil echivalentul actual în miliarde de F.fr.

Peste tot în lume, Consorțiile și Societățile supranaționale constituite atunci prin tratate cu mare vogă, au realizat atunci în sec. al XIX - lea canale navigabile sau porturi maritime la Canalul de Suez, pe Canalul Rin - Main sau Canalul de Panama, în Portul Hong - Kong. Reamintim în acest caz și construcția Portului Constanța, a liniei ferate de la Cernavodă la Constanța.

Pentru eliberarea coloniilor formate sau pentru corectarea frontierelor viitoarelor state independente rezultate , a fost necesar să se recurgă la războaie dureroase pentru popoarele lumii, cu toate consecințele politice internaționale ce au urmat.

Numai aici, la capătul Dunării europene, în România, trecerea benevolă sub alt regim statal, românesc, al construcțiilor realizate de CED, inclusiv cu dotarea tehnică și valoarea investițiilor înglobate, s-a făcut în anul 1938 pașnic prin tratative diplomatice.

Într-o situație asemănătoare plasăm de această dată cumpărarea, cu bonuri de tezaur transferabile în anul 1882, prin tratative a Portului Constanța și a liniei ferate Cernavoda - Constanța de către Statul Român independent, contra

sumei evaluate la 16,5 milioane de F.fr., de la Societatea britanică concesionară din Dobrogea „Danube and Blak Sea Railway". La fel și toate liniile ferate concesionate din Vechiul Regat, cumpărate în anul 1881. Valuta forte franceză era comparabilă cu leul românesc evaluat în aur, devize obținute în acele vremuri din exportul cerealelor românești, care în proporție de 75 % se derulau pe Dunăre, pe la Sulina și prin Portul Constanța.

Rațiunea și efortul temporizant al politicii externe românești din ultimele două secole, au consolidat principiile democratice, care au guvernat România de la Al. I. Cuza și Regele Carol I până în pragul celui de al doilea război mondial. Nu în ultimă instanță interesul românesc declarat cu fermitate în cursul tratativelor, prin miniștrii Lor Mihail Kogălniceanu și Ion C. Brătianu și mai târziu prin Ionel Brătianu și Nicolae Titulescu, fermitate care nu a angrenat niciodată teritoriul Dunării Maritime într-o conflagrație locală.

Aranjamentul de la Sinaia din anul 1938 este cel mai bun exemplu și nu singurul. Cu acel prilej, România prin stabilitatea sa politică dovedită pe plan european, a preluat din partea Marilor Puteri ale lumii în stăpânire definitivă valoarea construcțiilor Dunării Maritime amenajate.

Personal, fiind în meserie cum se spune, știu foarte bine cu ce efort financiar și uman, se scoate un metru cub de material dragat din fundul Dunării, sau se așterne un bloc de piatră pe taluzul consolidat al Dunării. Mai departe cronicar fiind, sunt obligat să mă plasez echidistant, cel mult cosmopolit, față de evenimente și față de realizările CED.

Ca inginer, sunt invidios și impresionat în mai mare măsură, în fața personalității marelui inginer care a fost ***Sir Charles Augustus Hartley,*** *Părintele Dunării, cel mai mare Hidrotehnician al omenirii. Prezentarea lui de mai departe este o minimă exprimare.*

Pe Dunărea Maritimă și la Sulina a fost și este loc și în zilele noastre pentru toată lumea onestă. Astăzi mai mult ca oricând afluxul de capital este necesar.

De realizările Comisiei Europene a Dunării au fost legate viețile câtorva zeci de mii de locuitori de toate neamurile din Delta Dunării și din întregul areal al Dunării, o bună parte dintre ei fiind înmormântați și pomeniți mai departe în ***Cimitirul Viu de la Sulina.***

*

Mărturisire :

Citind și recitind cuvântul înainte pe care Dl. Profesor Gheorghe Dumitrașcu mi-a făcut onoarea să mi-l acorde, pentru deschiderea către cititor a cărții de față, am rămas interzis. Adresarea m-a făcut să mă cred deja ..... istoric.

După zeci de ani de inginerie și de eforturi susținute sub intemperii trăite, pe digurile, cheiurile și ecluzele care conduc spre portul Constanța, la un loc cu toți constructorii simpli ale acestor mari edificii dobrogene, ieșirea la pensie a fost lovitura de grație pe care o suferă un om activ. Aveam de ales între a citi ziarul prin parcuri, sau de a mă dedica chemării istoriei locurilor natale, pe care a deslușit-o în firea mea, contestatul mass mediei românești dar sincerul om care este prof. Dumitrașcu. Ne cunoaștm ca dobrogeni de decenii, care nu pot să șteargă niciodată înrudirea sângelui corcit mai ales aici în Dobrogea. Corcit mai ales sângele meu, bulgaro - grămustean, olteano - mocan care sunt. Vorba tatei:

- Oltean de pe malul drept al Dunării.

Scepticismul meseriei practicate și experiența vârstei înaintate la care debutez cu acest volum, mă fac să revin cu picioarele pe pământ, nu înainte de a-i fi recunoscător celui care mă recomandă cu prea multă bunăvoință viitorilor cititori și să-mi aduc aminte de buna cuviință românească adresată bătrânilor satului, spunându-i sărut mâna.

Stau și mă întreb și acum, ce șansă aș fi avut în a debuta ca un cronicar al construcțiilor din România, cum mă consider, dacă nu m-aș fi însoțit acum câțiva ani cu soția mea, profesoara care a onorat numele tatălui meu Dumitru, D-na dr. în istorie Zaharia Covacef. Dar dacă cu răbdarea unui arheolog care este, nu mi-ar fi spus de nenumărate ori că cercetarea istorică se face cu răbdare și că știința istoriei nu are productivitate inginerească. Între timp, tot cu răbdare, dumneaei a dat sens vieții noastre, dăruindu-mi trei fete, toate trei, bine ancorate în viața politică și socială a momentului actual.

În cazul meu cercetarea istoriei am dobândit-o mai întâi practic, însoțindu-mi soția, arheologul cetății de la Capidava din Dobrogea în mai multe concedii de odihnă anuale la căratul cu roaba, al pământului extras după cercetare, la întocmirea profilelor topografice și stratigrafice după săpături și de ce nu, la formarea unor păreri proprii asupra istoriei milenare a cetății și în general al istoriei dobrogene. Intrarea mea în sălile de lectură ale bibliotecilor și arhivelor din

România, a urmat apoi de la sine. Acolo în biblioteci, am acordat cât am putut de bine tehnologia construcțiilor cu gramatica limbii române.

De mai mulți ani am bătut pasul pe loc cu mai multe încercări de istorie a Dobrogei, a orașului și Portului Constanța, toate inregistrate în computerul de pe birou.

Într-o zi, Dl. Prof. Ioan Popișteanu directorul Bibliotecii Universității Ovidius și al Editurii Ex Ponto din Constanța, m-a sunat la telefon și m-a chemat la dumnealui. Nici nu-l cunoșteam ca persoană.

Mi-a spus direct :

- Domnule Covacef, vă rog să-mi predați manuscrisele cărților dv și vă promit că în șase luni vor apare tipărite la Editura Ex Ponto; iat-o pe prima. Va urma imediat a doua.

După promisiunea d.lui, am intrat pe ușa mereu deschisă la propriu a directorului tipografiei Infcon, Dl. Paul Prodan. Mai departe deschisă și ușa colaboratoarelor d.lui tehnoredactorii și tipografii. D.na Evgenia Stancu a avut răbdarea, priceperea și bunăvoința să proceseze câteva zeci de imagini, cele pe care le veți vedea Dumneavoastră cititorule, selectate aici în această carte.

Mă gândesc că fiecare autor are orgoliul și insistența de a publica într-o singură ocazie, cam tot ce știe și are în sertare, note, fotografii, planuri inginerești în cazul meu, toate la grămadă, în legătură cu subiectul abordat.

Înainte de legarea volumului, domnul Căpitan de Cursă Lungă Marinel Chiriac din Constanța, posesorul unei colecții impresionante și valoroase de c.p.i., mi-a pus la dispoziție un număr de 14 ilustrații, pe care, cu bunăvoința tipografiei, le-am inclus în carte. Cu mulțumiri.

Aș dori ca în sufletul și în interesul Dv cititorule, această carte să adauge un grăunte de nisip, la marea și insuficient de cunoscuta istorie a României de dincolo de Dunăre.

Mărturisirea mea vă adresează o gratitudine cât o viață.

Autorul
Ing. Petre Covacef
e-mail, covacef@datanet.ro

FORWARD

The memories of a ten year-old, inspired by the stories of an old bessarabian pharmacist exiled to Constanța shortly after World War II, recreated Sulina into an assembly of black marble headstones of famous admirals and pirates whose legends became part of the heritage of the city. 'Europolis - a novel by Jean Bart -, a book which I read in my early twenties, enhanced my belief that the cemetery at Sulina was in fact a pantheon of seamen and emigrants from all over the world. Now, at the age of story-telling, the confirmation of such images has come surpassing the limits of a simple report.

Unlike in the old cemeteries of the great Romanian cities - Bucarest, Craiova, or Cluj - where heterogeneity is the dominant trace, at Sulina the cemetery has become the final resting place for several hundreds of people, who until the middle of the XXth century shared the same interests - the Danube and the European Danube Commission. In Romania there is another famous cemetery - the Merry Cemetery from Săpînța - where the anonymous lives of the deceased are celebrated in a humorous and even ironical fashion through the texts inscribed by the surviving relatives on headstones. Here, at Sulina, the cemetery is the resting place of people who had been anything but anonymous in their lifetimes; famous personalities of the time, having had though the same feelings and having lived in the same way as everyone, completed their journey through life in the sandy part of the city, where the land dissolves into the sky and into the sea. A mixture of nationalities, languages, religions, customs and trades make of the cemetery of Sulina the burial ground of those who had silently contributed to the greatest construction in the Europe of the past two centuries. A gigantic construction which modified the geography of Romania but about which nothing is mentioned nowadays; it is a work which ensured the economical independence of Romania up to the end of the XIXth century, forcing the development of agriculture which in its turn led to the excess export of grains and thus to an increase in revenue; to this construction the Romanian public contribution was minor.

Because such has been my professional training it was only from my professors that I have learnt of the construction works of the European Danube Commission, particularly those related to the regularization of the Danube and the construction of the Maritime Channel, the first European navigable river canal in history. With a length of 170 km up to Galați, allowing ships of up to 5,000 tons, such a shipping canal has never been built on any of the great European rivers by any country on the continent; the Thames, the Seine, the Rhine or the Volga have never been adapted in such a manner, neither then in the 1900s, nor now in the year 2002 with ships of 12,000 tons. For a long period of time covering the past 50 years in Romania s history this construction has

never been presented to the public and the works of the EDC have been considered more as a gift of nature. Nothing could be more untrue. The personalities lying now in the burial ground, or better said, burial sand at Sulina have offered us the opportunity to outline the construction works carried out on the Danube and at the mouths of the river on the Black Sea until 1905. The present volume being a book about the history of constructions should give us the Romanians the opportunity to learn and acknowledge that the Maritime Danube and the city of Sulina are a creation of the European Danube Commission. At the inauguration of part of the constructions on the Maritime Channel in 1897 - with the occasion of the cut of the Great M, a natural barrier and thus a major obstacle in the navigation on the Sulina branch - the former prime minister of Romania Dimitrie A. Sturdza said in his inaugural address:

Romania will never deny that it profits the most by the works completed by the European Danube Commission.

The present policy of attracting foreign investors, European or not, to Romania is not new, and we must speak about the deeds and the works undertaken in a common effort by a community of European states - mostly to ensure the political security in eastern Europe - for a period of over 80 years. The value of the constructions made by EDC until 1902 was estimated in a report of the Romanian Academy in 1912 to 50 million French francs, probably the equivalent today of billions of French francs. Comparatively the Danube - Black Sea Canal, built in Dobrogea as well in the past three decades Romania, was estimated to 30 billion dollars.

Everywhere in this world big consortiums and multinational companies built navigable canals and maritime ports: The Suez Canal, the Rhine-Maine-Danube Canal, the Panama Canal, Hong-Kong. In order to free the colonies thus formed or to establish the borders of the countries neighboring these constructions many bloody wars were fought with all the political consequences which derived from them. It was only here at the mouths of the European Danube, in Romania, that the transition from one state regime of the constructions, including their value, to another was done peacefully through treaties. The temporization effect of the foreign Romanian policy of the last two centuries, the democratic principles which governed our country from A.I.Cuza to King Carol I and until our days and, last but not least, the Romanian interest firmly declared by our politicians, all these did not involve the territory of the maritime Danube into a local conflagration. On the maritime Danube and in Sulina there is always room for honest people. Today even more than ever this flow of capital is more than necessary. The works of EDC intertwine closely with the lives of tens of thousands of inhabitants of the Danube Delta and the region neighbouring the maritime Danube. These works were closely linked to the lives of so many different people living peacefully in the same region, people who are now buried but still living in the Live Cemetery from Sulina.

Capitolul I

CIMITIRUL MARITIM DE LA SULINA

LEGENDA CIMITIRULUI

O frumoasă poveste de dragoste neîmpărtășită ca în majoritatea legendelor lumii, a trecut la Dunăre din literatura cultă în cultura orală și este transmisă de aproape o sută de ani călătorilor de pe puntea vapoarelor dunărene ce vor atinge Sulina, de multe generații de povestitori marinari.

Legenda spune că un tânăr ofițer de marină aflat în misiune la Sulina, s-a îndrăgostit de o prințesă negresă, devenită "dansatoare" prin cabaretele portului, printr-un *coup de foudre* ce a durat doar o vară.

Ofițerul îndrăgostit nu a dorit să știe de condiția femeii de moravuri ușoare și a murit accidental la Sulina în condiții necunoscute. Dansatoarea care își ratase viața și libertatea s-a sinucis la aflarea veștii morții iubitului.

Legenda mai spune că amândoi au mormintele alăturate în cimitirul din Sulina.

De câteva decenii majoritatea vizitatorilor orașului Sulina care au aflat legenda în cele patru ore de navigație de la Tulcea spre portul de la capătul Dunării, își programează câteva ore, pentru a păși în sanctuarul celui mai puțin vizitat cimitir din România.

Legenda s-a transmis oral printre turiștii de pretutindeni și a devenit subiect de reportaj între jurnaliști, ori subiect de intrigă polițistă printre romancierii de gen.

Mulți dintre vizitatorii Sulinei dar în special femeile, solidarizate cu suferința unei tinere dansatoare îmbrăcată în văluri și mătăsuri unduitoare, în mișcările lascive ale unui dans oriental, ajung în cimitirul orașului în căutarea mormântului vestitei dansatoare.

Majoritatea turistelor doamne și domnișoare și-au preconceput ideea vizitării cimitirului, chiar de la programarea excursiei de pe Dunăre, ori de la coborârea de pe vapor la Sulina, cu argumente și cu convingeri ferme de ultimă oră dobândite pe vapor.

Dezamăgirea este mare atunci când după căutări febrile prin cimitir, trans-

formate în iscodiri nervoase adresate localnicelor care-şi tămâiază morţii, află că povestea are mai multă fantezie decât adevăr.

Localnicele în special, care cunosc de la mic la mare răspunsul la întrebarea despre dansatoarea neagră la culoare, care s-a sinucis din dragoste la Sulina, ocolesc din politeţe răspunsul.

Şi atunci de unde această confuzie unanimă ?

La Sulina, acolo unde bătrânul Danubiu îşi pierde apa şi numele în mare, Comisia Europeană a Dunării - **CED,** aducea în a doua jumătate a secolului al XIX - lea o notă oficială, internaţională şi în acelaşi timp insolită oraşului, care a trăit, s-a dezvoltat şi a devenit mai prosper şi mai modernizat, decât multe dintre oraşele româneşti până la primul război mondial.

Viaţa acestui oraş - port cosmopolit a fost originală cu un farmec levantin la vremea sa, deosebindu-se de celelalte porturi dunărene prin lipsa atmosferei citadine.

Sulina a fost mai mult port şi mai puţin oraş.

Dunărea la Sulina şi cele două maluri cu punctele de acostare, clădirile publice şi locuinţele, populaţia, au depins în exclusivitate de port. Chiar sistematizarea oraşului a urmărit cursul fluviului pe cinci străzi, numerotate în stilul american de la I - V.

La fel au rămas şi în zilele noastre.

Sulina a fost portul multor neamuri sau mai precis a multor rase de oameni, iar limbile vorbite între oamenii portului, pe vapoare, la debarcadere sau în piaţa publică, a fost atât de diversă, încât nici registrele Căpităniei Portului sau cele de stare civilă ale Primăriei, nu le pot clarifica suficient.

Sulina a fost primul *Porto Franco* din România. Unicat al înţelesului expresiei din dicţionar, deoarece, chiar dacă împrumutase legile specifice de la vestitul Trieste, l-a depăşit pe acesta, în privinţa varietăţii modului original de aplicare al aceloraşi legi.

Sulina a fost aidoma unui plămân.

Populaţia sa creştea în anii de belşug de cereale din România şi se micşora în anii de secetă. Nu se cunoaşte mecanismul, care atrăgea sau refula populaţia majoritar analfabetă animată de un spirit premonitor, de a fi la locul şi la momentul potrivit în Sulina.

La Sulina naşterile erau rare, iar populaţia nu avea timp să îmbătrânească. Aici oamenii mureau tineri, majoritatea în accidente prin înec în apele fluviului sau ca urmare a bolilor dobândite.

O carantină severă instaurată empiric încă din 1840, apoi după principii medicale aduse o dată cu navele englezeşti intrate pe Dunăre, [illegible] epidemiile.

Ceilalţi oameni după un trai într-un ritm alert, după o stare materială dobândită prin mici abateri de la legile fiscale aplicate incoerent, plecau cu ceva bani spre locurile de baştină din România sau de aiurea.

Dar, majoritatea aventurierilor nomazi trăiau la Sulina pe lângă bodegile deschise vara sau iarna non stop, aflate una lângă alta.

În măsurile valsurilor intonate de fanfara Marinei Militare, dirijată estival mai mult de un deceniu de Iosif Ivanovici, compozitorul cunoscutului vals *Valurile Dunării,* s-a născut marele dirijor român George Georgescu (1887-1964), fiul tamburului fanfarei.

Lipsind infrastructura umană tradiţională în cultura populară, la Sulina nu a fost vreme să se creieze folclor; aici s-au născut doar legende marinăreşti, melancolice, triste.

Spiritual oamenii au trăit cu speranţa şi cu credinţa într-un Dumnezeu, dovadă fiind numărul mare de biserici de diferite confesiuni în funcţiune la începutul secolului al XX - lea, aproape aceleaşi şi în zilele noastre.

Un vechi obicei creştinesc împământenit, face, ca toţi barcagii care ies sau intră de pe Dunăre dimineaţa ori seara, să se scoale în barcă şi cu faţa spre locul cimitirului ştiut, să-şi facă semnul cruci, adresată pomenirii morţilor din vestitul ***Cimitir Maritim.***

Prinţesa - O dansatoare neagră

La începutul secolului XX la Sulina a trăit Jean Bart, pseudonimul literar al Comandorului de marină Eugeniu P. Botez (1877 - 1933) scriitor marinar, fostul Comisar Maritim a portului.

Scriitorul, considerat ca o curiozitate de toată critica literară prin natura practică a meseriei sale, devenit ulterior membru corespondent al Academiei Române, a bătut recordul de audienţă al romanului românesc interbelic în mai multe ediţii (zece la număr până azi) şi imediat epuizate, a celui mai sentimental roman de dragoste românesc **Europolis**.

Cu gingăşia cu care numai un marinar poate să sufere pe vapor absenţa femeii iubite, Jean Bart, a dat prin lirismul vechilor poveşti de iubire anonim născute în viaţa de zi cu zi, veşnicia legendelor de dragoste româneşti.

Pe Dunăre, orice marinar poate să-ţi povestească legenda de la Sulina cu mai multe amănunte, aşa cum numai marinarilor le place să fie precişi ..... în ficţiune.

Pentru a justifica parcă în faţa cititorilor succesul romanului Europolis, majoritatea ultimelor ediţii ale romanului au fost prefaţate de importanţi oameni de cultură români, însoţite de un bogat aparat critic, cu analize, citate, extrase,

din tot ce s-a publicat de bine sau de rău ori chiar despre *amatorismul scriitorului marinar* (G. Călinescu).

De la G. Călinescu aflăm că Jean Bart, s-a inspirat după un scriitor francez în vogă la începutul sec. al XX -lea pe nume Pierre Loti. Oare ?

Nuvela publicată de Pierre Loti *Aziyade - Fata din Harem,* este o scriere licențioasă despre un adulter, petrecut între o negresă pensionară a unui harem de la Salonic cu eroul autorului nuvelei. Femeia adulterină a lui Pierre Loti a fost o circaziană de culoare, a cărei poveste de dragoste s-a sfârșit prin sinuciderea eroinei.

Credem că este inexactă localizarea eroinei de către autor. Circaziana, a fost după originea ei provenită dintre frumoasele femei din Caucaz, smeade la culoarea pielii dar în nici un caz negrese

În romanul Europolis se repetă după alt registru, povestea de dragoste născută dintre dansatoarea afro-americană a cabaretului Evantia și ofițerul de marină Neagu, detașat cu vaporul la Sulina. În acțiunea din roman, Evantia a fost o pupilă de culoare a patronului cabaretului, acțiune care se sfârșește, după plecarea din port în serviciu comandat a vaporului lui Neagu, prin sinuciderea eroinei.

Dar nu Loti este inspiratorul romanului Europolis al lui Jean Bart, iar foarte recent într-o monografie publicată în anul 2000, Constantin Mohanu (un exeget al lui Jean Bart) face ordinea necesară în critica literară.

În stereotipia poveștilor de dragoste universale subiectele se repetă, iar farmecul narațiunii apare atunci când sentimentelor de dragoste li se opune o situație oarecum normală pentru personajele implicate, dar ieșită din comun pentru cititor prin dramatismul ei.

Începutul romanului Europolis are la bază un sâmbure de adevăr, fiind inspirat de exotismul afacerii Dreyfuss în mare vogă la începutul secolului XX în Europa, petrecută în pușcăria de la Cayenne. Acolo unde, peste decenii, a fost în ficțiune deținut și un alt pușcăriaș celebru, Papillon.

Tatăl Evantiei, fost pensionar al pușcăriei franceze de peste mări, fără să se întoarcă mai bogat decât a plecat, a revenit la Sulina de unde era originar, împreună cu fica sa, fata de culoare. Dar, după moartea violentă a tatălui contrabandist la Sulina, Evantia devine, prin forța împrejurărilor, dansatoare de cabaret.

Sentimentele platonice născute între Evantia și ofițerul de marină Neagu, au sfârșit tragic prin sinuciderea eroinei sedusă de excrocul sentimental Deliu, acțiunea de suicid fiind singura asemănare cu nuvela lui Loti.

Acum este momentul să plasăm legenda îndrăgostiților de la Sulina, printre legendele românești ale Dunării.

Subiectului romanului Europolis se află chiar la Sulina, în conjunctura apărută în Cimitirul ortodox al oraşului, unde, alături de un alt ofiţer marinar român, se află înmormântată o fostă prinţesă din Moldova. Amândouă personajele sunt reale.

Iată unde se află prinţesa, presupusă dansatoare neagră la culoare, căutată de turiştii neavizaţi în cimitirul din Sulina.

Dacă Eugeniu Botez, nu-şi lua pseudonimul literar de Jean Bart, după numele celebrului pirat francez şi al corăbiei cu care a navigat Pierre Loti şi dacă eroinele celor două povestiri nu aveau culoarea pielii mai închisă la culoare, probabil că romanul Europolis ar fi avut altă analiză critică decât cea justiţiară a lui G. Călinescu.

Nimeni nu a căutat la Sulina intriga romanului scris de Jean Bart, de pe vremea când îndeplinea funcţia de **Comisar Maritim** al portului din partea României, în cadrul **Căpitanatului General al portului Sulina**, alături de **Căpitanului portului** numit de Comisia Europeană a Dunării.

Scriitorul Jean Bart, a preluat din cimitirul oraşului unul dintre personajele romanului.

Prinţesa căutată de turişti a trăit cu adevărat la Sulina.

O prinţesă moldavă pe numele ei adevărat Ecaterina Moruzi (1836 - 1893), nepoata lui Ioan Sturza, fost Voivod al Moldovei, a murit la Sulina la 29 decembrie 1893.

Numai că prinţesa era albă la piele şi moldoveancă la obârşie.

La vârsta la care a murit prinţesa, era puţin probabil să mai fi trezit efuziuni sentimentale ofiţerilor marinari.

Un frumos monument din marmură albă bine conservat, păstrează în cimitirul creştin ortodox amintirea prinţesei, ale cărei rămăşiţe exhumate, au fost duse ulterior în cavoul familiei de la Constantinopole.

Monumentul are două registre:

Cel inferior păstrează inscripţia, cel superior are înscris epitaful.

Inscripţia :

Aici vremelnic zăcu remeşiţele pământeşti a le PRINCESEI ECATERINA MORUZI nepoata lui IOAN STURZA VOEVOD AL MOLDOVEI născută la Constantinopole în anul 1836 încetată din viaţă în Sulina la 29 decembrie 1893. Veşnica ei pomenire.

Epitaful :

Şi buzele ce am gustat Şi răul ce am îndurat Trecuta încă o ceaţă Atâta numai am trecut E binele ce l-am făcut în viaţă.

Confuzia dintre dansatoare şi prinţesă va rămâne o ficţiune.

Ofiţerul de marină

Peste două parcele tombale din acelaşi cimitir se află mormântul şi monumentul unui ofiţer de marină, Cpt. Comandorul Mihail Drăghicescu (1848 - 1896), fostul Şef de Stat Major al Flotilei de Dunăre, decedat şi înhumat la Sulina.

Cpt. Comandorul Mihail Drăghicescu a fost prin 1885 directorul Şcolii de Marină de la Galaţi şi profesorul elevului Eugeniu Botez (Jean Bart), iar spre sfârşitul vieţii a fost avansat la funcţia de Şef de Stat Major al flotilei cu sediul la Sulina. Înainte fusese profesor de istorie şi geografie la şcoala de marină, astronom, matematician şi pasionat cercetător, care şi-a dedicat viaţa studierii Dunării.

Prin strădania sa a lăsat o lucrare despre Dunărea secolului al XIX - lea, despre evenimentele fizice şi istorice petrecute pe marginile marelui fluviu european. Le-a completat cu date şi termeni specific marinăreşti de navigaţie şi de geografie a ţărmurilor, folosind date preluate din hărţile Comisiei Europene a Dunării şi ale Comisiei Dunării pentru întreaga Dunăre românească.

Lucrarea depăşeşte prin întindere şi prin informaţiile furnizate, scopul pentru care a fost scrisă, iar acum, după mai bine de o sută, cu greu poate fi egalată ca volum.

Spre nenorocul său nu a avut bucuria să-şi vadă lucrarea tipărită. Volumul a apărut postum în anul 1942, prin străduinţa fiului său, Comandorul Ferdinand Drăghicescu, sub sponsorizarea Ligii Navale Române.

În anul 1896 când a murit Mihail Drăghicescu, cimitirul avea o cu totul altă întindere şi în nici un caz nu avea sistematizarea actuală.

Înhumarea comandorului a fost făcută în apropierea monumentului prinţesei Moruzi cu totul întâmplător, unde este înmormântat sub un monument de o naivitate dezarmantă.

Se vede foarte clar că mormântul a fost amenajat de oameni cu mult suflet, dar cărora arta în general şi arta funerară în special nu le-a fost la îndemână.

Monumentul reprezintă o compoziţie formată din patru babale de fontă, legate cu lanţuri de ancoră, care formează ca un grilaj conturul mormântului. La interior se află o construcţie din piatră rostuită cu ciment, care ar putea să fie un ghiveci de flori circular, ce aduce mai degrabă ca un ghizd de fântână. Pe capacul fântânei, trei vâsle metalice încrucişate, vopsite în alb, ridicate la verticală, susţin un glob pământesc, cu o cruce montată la polul nord al globului.

Încrucişarea inestetică a vâslelor este acoperită de un colac de salvare, vopsit în culorile tradiţionale alb - roşu, pe care se află dedicaţia scrisă circular.

Dedicaţia:

Lt. Colonel MIHAIL DRĂGHICESCU din marină. 1848 - 1896

Gradul de Cpt. Comandor recunoscut azi în Marina Militară Română, acordat în zilele noastre din raţiuni care ne depăşesc înţelegerea, a fost instituit mult mai târziu, înlocuindu-l pe acela de Locotenet Colonel din armata de uscat, cel pe care l-a purtat ofiţerul.

Ceea ce dă puţină culoare mormântului ofiţerului, este un grup statuar anonim aflat mai în faţă, sculptat cu măestrie aproape prea realist. Este vorba de accidentul petrecut în urmă cu un secol, atunci când o fetiţă de câţiva anişori care se juca împreună cu sora ei cu mingea, s-a înecat în Dunăre, intrând în apă după mingea luată de curent.

La tot pasul numai legende. Cele mai multe sunt triste.

Legenda cimitirului

Apropierea după moarte prin poziţia mormintelor lor, dintre o prinţesă moldavă şi un ofiţer superior de marină, decedaţi la un interval de trei ani, a pus în mişcare imaginaţia tuturor marinarilor care au acostat în primele decenii ale secolului al XX - lea la Sulina.

Fantezia comandorului Botez a născut ideea, a gândit-o în iernile lungi şi plicticoase ale oraşului îngheţat tun ca şi Dunărea, iar Jean Bart scriitorul nu a făcut decât să aştearnă lirica romanului.

Bătrânii din Sulina susţin că prinţesa l-a însoţit pe alesul inimii ei la acest capăt de lume.

Avem rezerve în legătură cu legenda iubirilor prinţesei, deoarece la vârsta la care normal şi-ar fi putut urma iubitul până la capătul lumii, abia se terminase războiul Crimeei şi la Sulina abia se înfiinţa CED.

Foarte prozaicele memorii ale lui Ştefan Masoff, custodele Muzeului Teatrului Naţional din Bucureşti, ne fac să credem că prinţesa a fost mama sau bunica lui Petre Moruzi născut la Sulina, vestitul animator de teatru şi fost director la Teatrul Naţional din Bucureşti.

Dar Cimitirul Maritim din Sulina cuprinde pe o suprafaţă întinsă, mai multe parcele ale diferitelor confesiuni religioase.

În parcela rezervată cimitirului protestant, se află alăturate două pietre tombale gemene sculptate într-un material roşu la culoare, pe care le vom descrie în paragraful rezervat Cimitirului protestant.

Sub cele două lespezi funerare sunt înhumaţi alături, de foarte multă vreme, doi tineri, un bărbat şi o femeie, care au avut o scurtă idilă la Sulina.

Dintr-o neatenţie, într-un accident, aceştia au murit înecaţi în apele Dunării.

Sub aceste pietre funerare se află secretul apropierii după moarte a celor doi îndrăgostiţi, confundaţi ulterior prin diluarea legendei transmise pe punţile

vapoarelor, cu ofițerul de marină român și prințesa neagră la culoarea pielii, confuzie amplificată de lirica romanului Europolis.

Poate facem un sacrilegiu prin faptul că deslușim după moartea personajelor reale, legenda cimitirului de la Sulina; aici unde dansatoarea neagră (singurul personaj fictiv), prințesa, ofițerul de marină și cele două morminte de îndrăgostiți alăturate, au fost cumulate atemporal de povestitorii anonimi ai Sulinei într-o singură legendă, cea care este azi rostită pe întreaga Dunăre.

Încercăm prin cercetarea noastră, să apropiem și mai mult folclorul citadin marinăresc pe care l-am amintit, cu adevărul istoric.

De ce cimitirul viu

Prințesa Moruzi și ofițerul de marină M. Drăghicescu, împreună cu o parte însemnată din militarii și tehnicienii britanici înhumați în cimitirul CED (protestant - reformat), vor rămâne principalele personalități ale cimitirului.

Numele decedaților înscris pe vechile pietre tombale din cimitir, va rămâne în permanență viu în atenția tuturor vizitatorilor contemporani, în raport cu starea camarazilor anonimi care de foarte multă vreme, au avut șansa să plece în viață de la Sulina.

Legenda cimitirului va rămâne nealterată de trecerea timpului.

Fără să fim convinși de valoarea parapsihologiei ca știință, putem să presupunem, mai mult pentru evocarea spiritualității creștine, că sufletele tuturor decedaților din cimitir s-au întrupat, în corpul și zborul pelicanilor Deltei Dunării cu care ilustrăm coperta noastră.

CIMITIRUL MARITIM - SISTEMATIZARE

Denumirea de *Cimitir Maritim* dată ansamblului de monumente funerare din Sulina, o găsim folosită pentru prima oară în publicațiile românești de către *Jean Bart,* într-o culegere de schițe apărute în revista *Pagini literare* din 11 februarie 1899 de la București. Probabil că denumirea a fost atribuită de CED mai înainte vreme, pentru a o deosebi de incintele de cimitir din localitate, constituite până la sfârșitul secolului al XIX - lea.

Denumirea a fost justificată atunci când, la Sulina, își găseau odihna veșnică de regulă cetățeni străini, cei mai mulți foști angajați ai CED, dar și marinari proveniți din toate semințiile pământului, indiferent de religia decedatului sau de culoarea pielii. Denumirea a fost necesară și mai târziu pe parcursul secolului al XX - lea, pentru a delimita confesional terenul cimitirului.

Pentru toate decesele petrecute la Sulina, Oficiul de stare civilă al Primăriei orașului a legalizat formalitățile legate de decese, pentru întreaga comunitate aflată în oraș indiferent de cetățenie, meserie, religie sau loc de baștină.

Aici în cimitir şi-au găsi odihna veşnică pe lângă locuitorii oraşului, la un loc cu alte persoane decedate, aflate temporar sau în serviciu comandat şi alţi oameni morţi prin înec pe tot parcursul Dunării. Aceştia din urmă, neavând şansa să fie scoşi din apele fluviului mai în amonte, erau aduşi de curent până la vărsare. În aceste situaţii ieşite din comun, Primăria oraşului în mod umanitar îi scotea la mal de regulă de pe plajele de la mare şi în lipsa oricărei posibilităţi de identificare, îi îngroapa creştineşte pe cheltuiala urbei.

Despre epidemii la Sulina. Au fost şi cazuri în vremea stăpânirii otomane de la Sulina, în care unii decedaţi din cauze necunoscute sau suspectaţi de a purta germenii unor posibile epidemii, erau puşi într-o groapă cu var stins amenajată în incinta cimitirului. Procedeul inuman a fost înlăturat după ce s-a constituit Spitalul CED, unde medicii puteau stabili cauza decesului. Navele sosite pe Canal erau ţinute la Cheiul de Carantină, apoi puteau să pătrundă în amonte pe Dunăre.

În general locul unde se află Sulina este un teren sănătos, din cauza vânturilor puternice care suflă tot anul şi a apei curgătoare a Dunării, care nu păstrează germenii bolilor. În folclorul local se vorbeşte de epidemii de holeră la Sulina. Statisticile spitalului de la Sulina nu cuprind decât cazuri izolate ale acestei boli depistate pe puntea navelor sosite din Orientul Mijlociu. În timpul staţionării la carantină, a navelor pe perioada de incubaţie a acestei teribile boli, se putea constata prezenţa focarului. În aceste cazuri nava era refuzată la acces în port sau în amonte pe Dunăre, până la stingerea focarului.

Singura boală care a făcut ravagii la Sulina în secolul al XIX - lea, a fost malaria. Prezentăm după statisticile spitalului într-un capitol următor, măsurile de reducere a frecvenţei acestei boli, luate de administraţia spitalului de la Sulina.

Trecuseră câţiva ani din anul 1854 de când fiul amiralului englez Parker Şeful Amiralităţii britanice, fusese împuşcat de piraţii ce operau pe Dunăre.

În marea lor majoritate piraţii erau localnicii organizaţi în bande agresive de tâlhari, înarmaţi şi ascunşi pe canalele bălţilor, care atacau corăbiile ce intrau şi ieşeau de pe braţul navigabil Sulina indiferent de pavilion, dintre care s-au remarcat în acea vreme briganzii de origine grecească *ioaniţi şi candioţi.* Facem precizarea că aceşti greci, luptau conform tradiţiei etnice aduse din Ellada împotriva stăpânirii otomane.

Atunci în vremea Războiului Crimeei un bric englezsc participant la război, comandat de fiul amiralului a ocupat Sulina. Oraşul şi întreaga deltă a Dunării aparţineau teritorial de Rusia, care o deţinea neoficial din vremea tratatului de

la Akerman (1826), ocupată apoi ca urmare a tratatului de pace între Rusia şi Turcia, încheiat la Adrianopole în anul 1829.

Fiind în stare de război cu Rusia, corabia britanică a trecut la represalii cu tunurile de la bord împotriva oraşului Sulina. Puţinele construcţii de pe malul drept şi cele câteva locuinţe din lemn şi stuf, au fost bombardate şi făcute una cu Dunărea; o tragedie printre cei aproape 250 de locuitori ai oraşului în majoritate greci.

La bordul bricului militar se afla îmbarcat şi aspirantul de marină englez Ch. A. Hartley, cel care va deveni peste câţiva ani inginerul şef la CED.

Hartley, fusese absolvent de la *King's College din Londra,* cea mai înaltă academie tehnică din Anglia, având pregătirea de inginer hidrograf. Venirea la Sulina a navei britanice a fost în legătură cu recunoaşterea teritoriului, pentru înfiinţarea unei baze navale britanice la Sulina.

Împreună cu William Simpson ajutorul şi colegul său de şcoală, Hartley a trecut la efectuarea măsurătorilor hidrografice şi de nivele pe Dunăre. Cercetările de teren efectuate şi hărţile întocmite în acea campanie, i-au folosit mai târziu când a fost cooptat ca specialist din partea britanică, în comisia de pace a puterilor europene participante la încheierea tratatului de pace de la Paris din anul 1856.

Îndeplinind o funcţie auxiliară la bordul navei militare, a primit imediat misiunea de a se ocupa de înhumarea comandantului Parker, împuşcat la coborârea de pe navă. După un deceniu acelaşi Hartley şi-a făcut o datorie de onoare în a repatria, tatălui în Marea Britanie, rămăşiţele pământeşti ale fiului mort în război.

Pe malurile Dunării, Hartley a identificat şi alte morminte ale unor marinari englezi, decedaţi anterior prin accidentele produse la bordul navelor sosite pe Dunăre, începând cu anul 1848, de atunci de când s-a identificat la Galaţi o piaţă de cereale şi de alte produse agricole româneşti, foarte necesare Europei occidentale.

Mai târziu, nevoia unui cimitir pentru personalul străin în majoritate britanic, a apărut imediat după instalarea CED la Dunărea de jos din anii 1858 - '59, de atunci de când s-au produs primele decese. În acele timpuri, cu greu se punea problema repatrierii rămăşiţelor pământeşti ale angajaţilor străini şi ale familiilor lor.

La vremea când la Sulina a fost nevoie să se organizeze un cimitir, o mare problemă s-a ivit din cauza lipsei de spaţiu adecvat la o distanţă igienico - sanitară de oraş. Zona era mlăştinoasă, cu mici suprafeţe de teren nisipos acoperit cu stuf, întretăiată de bălţi şi canale de scurgere adiacente spre mare, greu de delimitat.

În sarcina serviciului tehnic al CED, de care devenise răspunzător Ch. A. Hartley ca inginer şef, problema amenajării unui cimitir a devenit imperios necesară începând cu anul 1864.

Atunci în anul 1864 s-a înfiinţat *Cimitirul CED.* Cu acest prilej comisia a alocat unele fonduri pentru o amenajare temporară, pentru ca până în anul 1871, să se execute importante lucrări de umpluturi prin refulare din dragaj, atât pentru supraînălţarea teritoriului oraşului cât şi pentru cimitir.

Sistematizarea şi organizarea cimitirului oraşului a revenit serviciului tehnic al CED, care de la început a delimitat poziţia centrală pentru personalul CED, locuitorii oraşului decedaţi şi alte cazuri, beneficiind de un teren din afara incintei protestante.

Tehnic, terenul cimitirului a fost şi este impropriu din cauza nivelului hidrostatic ridicat, sau a variaţiei anuale de nivel din Dunăre. Înhumarea sau mai precis înisiparea pesoanei decedate, trebuind să se facă protejat împotriva poluării pânzei de apă subterană cu bacterii de putrefacţie sau alte microorganisme. Acum terenul s-a îmbunătăţit oarecum cu humus, rezultat din aportul de materii vegetale putrezite şi din particule pământoase aduse de vânturi.

Cu acest prilej s-a construit o capelă creştină la intrarea în incinta cimitirului CED, iar marinarii britanici decedaţi anterior au fost reînhumaţi în linie în primul rând al incintei.

În anul 1878, după instalarea pe Dunărea de jos şi la Sulina a administraţiei româneşti, ca urmare a reintegrării Dobrogei la România, platforma cimitirului a fost extinsă tot cu sprijinul CED la cererea primăriei, în mai multe etape ajungîndu-se la suprafaţa din zilele noastre.

Odinioară amplasamentul cimitirului britanic s-a aflat chiar pe malul mării, azi limita lui fiind depăşită, prin avansarea depunerilor în apropierea plajei şi pe malul drept al fluviului la vărsare.

În zilele noastre Cimitirul Maritim se află la aproape 2 km est de centrul oraşului, pe un loc înalt cu aproape 2 m peste nivelul mediu al mării.

În cadrul cimitirului sunt delimitate mai multe compartimente, în funcţie de principalele confesiuni religioase ale celor care au fost înhumaţi aici de-a lungul vremii.

1 - Cimitirul creştin cu toate variantele sale confesionale, dintre care:
   a - Cimitirul CED;
   b - Cimitirul ortodox;
   c - Cimitirul ortodox de rit vechi (lipovenesc);
   d - Cimitirul bisericilor europene occidentale;
2 - Cimitirul musulman;

3 - Cimitirul evreiesc;

Un paragraf aparte îl vom acorda locașurilor de cult din oraș, denumite generic Bisericile din Sulina.

CIMITIRUL COMISIEI EUROPENE A DUNĂRII

Prezența navelor și a marinarilor britanici la Sulina s-a făcut simțită începând cu anii 1847 - 1848, atunci când interesul Angliei față de producția de cereale din bazinul Dunării Inferioare, a devenit o sursă importantă pentru nevoile interne ale Marii Britanii. După o secetă cumplită din Irlanda în care au murit de foame o parte din populația insulei, piața importurilor alimentare în Marea Britanie a fost deschisă Orientuluiprintr-o lege - *corn law* -, care a desființat embargoul englez și s-a îndreptat spre alte piețe alimentare printre care și cele din principatele dunărene, Moldova și Țara Românească.

Atunci s-au deschis consulate britanice și franceze la Galați, Ismail, Tulcea și la Sulina, prilej cu care au venit și primele corăbii de transport echipate cu mașini cu aburi sub presiune; la acea vreme echipate în regim semimilitar cu armament la bord, comandate de marinari asimilați marinei militare.

Prin natura firii umane unii marinari cu grade militare, au decedat în mod natural sau prin accident la bordul navelor, trebuind să fie înmormântați.

O serie de persoane aflate cu pașaport străin (carnet de marinar) marinari, căpitani sau ingineri mecanici de vapor, piloți la bara Sulinei sau după câțiva ani după anul 1858, ingineri și funcționari superiori ai Comisiei Europene a Dunării, ei și din familiile lor au decedat, având nevoie de serviciile unui cimitir.

De la început s-a constatat o intenție de separare între cimitirele de rit protestant și celelalte confesiuni religioase. De fapt nu se putea face o separare atentă, deoarece majoritatea decedaților care aveau acces în acest cimitir, au fost din această confesiune, celelalte confesiuni având un regim mai puțin organizat.

Se constată o atenție deosebită acordată după sistematizarea cimitirului, de respectare a unei cronologii în așezarea plăcilor funerare.

Sub primul rând au fost adunați marinarii britanici decedați anterior anului 1864, reînhumați cu plăci funerare la căpătâi sculptate identic după acestă sistematizare.

În rândul doi de plăci au fost înhumte câteva personalități marcante ale CED, sau alți marinari de rang superior decedați la Sulina.

În spațiul rezervat cimitirului CED urmează un număr de șapte rânduri, care au morminte cu plăci tombale răspândite pe o suprafață mai mare. Datele la care s-au făcut aceste înhumări sunt cuprinse între 1880 - 1919.

În cei peste 80 de ani de prezenţă neîntreruptă a CED la Sulina, se poate aprecia că decesele între membrii coloniei britanice au fost mai rare, sau că o parte dintre angajaţi au avut şansa, să se înapoieze după încheierea misiunii pe Dunăre în ţara lor de origine.

Convingerea noastră este că, în intervalul de 80 de ani, decesele s-au produs natural, având în vedere numărul mare al membrilor coloniei engleze şi al familiilor lor (mai mult de 60 angajaţi) de la Sulina, ocupând cu mormintele lor întreg spaţiul cimitirului CED, dar care astăzi se prezintă gol.

Am putea să oferim două explicaţii:

- Cele şapte rânduri delimitate azi au fost ocupate la vremea respectivă, de plăci tombale de calitate mai slabă care au dispărut între timp. Primăria din Sulina care, evident se îngrijeşte de aspectul cimitirului, a îndepărtat plăcile stricate prin trecerea timpului.

- Unele persoane înhumate la Sulina au putut să fie recuperate de familiile lor şi repatriate în ţara de origine. Dispărând osemintele, au dispărut şi plăcile tombale.

Monumentele marinarilor britanici

La intrarea în secţiunea centrală a cimitirului C.E.D., o capelă mortuară care deserveşte întreg cimitirul creştin, străjuieşte un ansamblu de opt monumente din vremea Războiului Crimeei. Sunt cele mai vechi din ceea ce a fost primul cimitir.

Plăcile funerare sunt făcute din acelaşi material adică dintr-o marmură de calitate medie, sculptura plăcii, a formei, a dimensiunilor, caracterul literelor, dovedesc că toate au fost confecţionate în acelaşi atelier.

În medie plăcile au dimensiunile 60 - 65 x 80 - 120 x 8 cm grosime.

De la stânga spre dreapta următorii marinari decedaţi la Sulina acum 150 de ani, vor rămâne în acest pomelnic *viu*, cu şansa posterităţii faţă de camarazii lor plecaţi în viaţă din acest oraş.

În ordinea arbitrară stabilită de noi pentru întregul cimitir CED, vom prezenta cazurile cele mai interesante:

Inscripţia nr. 1,

Sacred - to the memory of - JAMES T. BRYAN - Aged 28 years - Late master of the brig - CAMELLIA OF STIVES - who departed this life - Octob. 10 th 1847. [8 r].

Brig = Velier cu doi arbori, ambii purtând vele pătrate.

Late master = Fostul comandant al velierului.

Bricul **Camellia of Stives,** identificat de noi în registrul Lloyd din anul 1884

după reclasificare, în categoria *Sailing vessels* la nr. 141 sub numele **Camilla**, avea următoarele caracteristici :

Construit în 1829 la Newcastle pe şantierul Hogarth & Co. din lemn de stejar, avea un tonaj de 383 TRN şi dimensiunile de 106 ´ 1 (32,6 m) lungime; 28 ´ 9 (8,77 m) lăţime; 19 ´ (5,77 m) înălţime.

Portul de înregistrare a fost la Londra, asigurat pe 12 ani.

Propietar a fost W. Hogarth probabil chiar constructorul navei.

Inscripţia nr. 2,

Sacred - to the memory of - JAMES WILSON - who died on board the brig - PHOENICIAN OF SUDERLAND - the 3 Rd of October 1852 - Aged 20 years. [7 r].

Inscripţia nr. 3,

Sacred - to the memory of - GEORGE HOLLBERY - of the LAYINIA STOKTON - who died Oct. 22 nd. 1856 - Aged 17 years. [6 r].

Inscripţia nr. 4,

Sacred - to the memory of - JAMES MURRAY - Engineer - died July 29 – 1857 - Aged 35 y. [6 r].

Engineer = Mecanicul navei.

Inscripţia nr. 5,

In memory of - CAPTAIN CHA DAY - of the brig unrestricted - of ISP-WITCH - died Febr. 7 th 1858 - Aged 37 years. [6 r].

Inscripţia nr. 6 (mormânt comun),

In - memory of - WILLIAM BARTER - late stoker on board - H.B.M.S. "WESTER" – died 18 th May 1858 Aged 28 years - and of - THOMAS COOK A.B. - H.B.M.S. "WESTER " - who was drowned in the St. Georges - branch of the Danube - May 29 th 1858 aged 26 years. [12 r].

H.B.M.S. = Her Britannic Majesty Ship, adică o navă militară britanică prima dintre cele două (una franceză) pe care Tratatul de la Paris le-a admis în conformitate cu art. 19, de a staţiona la gurile Dunării, din partea statelor semnatare ale tratatului.

Inscripţia nr. 7 (mormânt comun),

Sacred - to the memory of - Mr. WILLIAM VARLEY - Assistant engineer - FRANK CLARK O.S. - HENRY HART A.B. - of H.B.M.S "RECRUT "- who were drowned in the Danube - between May 1859 and 1861 - Also - PETER Mc GREGOR Sc stoker - who died from the effects - of climate. (ridicat de:, n.n.) ***J. Forsyth - Edward ST. - Nane ST. Cad. RG.- London.*** [13 r + 4].

O.S. = Ordinary Seaman (marinar simplu).

A.B. = Able – bodied Seaman (timonier).

Inscripţia nr. 8,

Sacred - to the memory of - Capt n JOHN REA - Schooner SIBIL OF WEXFORD - who deported this life - Novt 10 th 1853 - Aged 39 years. [7 R.].

Schooner = goeletă; navă cu două - trei catarge şi cu vele aurice adică vele trapezoidale.

Viaţa de marinar pe o navă cu pânze sau pe o navă cu aburi la începuturile aplicării acestui sistem de propulsie, nu era deloc uşoară. Pe lângă bolile curente sau epidemice dobândite prin porturile de destinaţie, marinarii se confruntau cu pericole profesionale legate de diferitele manevre, pe care nava trebuia să le execute în afara bordului. Cel mai frecvent accident era pericolul de înec, într-un fluviu cu un curent de minim 1 m / sec viteză, noaptea, în manevrele la datul ancorelor în amonte dintr-o barcă cu vâsle.

Sub cele opt plăci funerare se află 11 persoane decedate din diferite motive. Dintre aceste decese, jumătate s-au produs prin înec petrecute cu oameni tineri, lipsiţi de experienţă.

Numele acestor oameni a depăşit condiţia vieţii lor, a depăşit în timp generaţia în care au trăit faţă de multe alte personalităţi de renume ale epocii lor şi se află azi în atenţia vizitatorilor din Sulina ca într-o expoziţie. Au şansa de a trăi peste generaţia lor prin locul în care au fost înmormântaţi, fiind o prezenţă vie în interesul turistic al oraşului Sulina.

Dacă în România există în aceleaşi condiţii impuse numelui celor morţi, ***Cimitirul Vesel de la Săpânţa*** la capătul celălalt al ţării, în Maramureş, aici la capătul Dunării şi de cele mai multe ori al Europei, se află ***Cimitirul Viu de la Sulina.***

Mormântul lui William Simpson

Un eveniment deosebit s-a petrecut în activitatea de construcţii de la Sulina, atunci când William Simpson contramaistru şi şeful şantierului de construcţii de la gurile Dunării a murit, probabil de o boală contagioasă (malarie?) pe care nu am reuşit s-o identificăm, la 28 iulie 1870.

W. Simpson avea 45 de ani când a murit. Era de aceiaşi vârstă cu Charles A. Hartley cu care fusese coleg de colegiu la Londra, amândoi foşti ingineri hidrografi în marina britanică, marinari militari în Războiul Crimeii.

W. Simpson a fost mâna dreaptă a lui Hartley şi omul de încredere al fostului inginer şef al C.E.D. la Sulina, în cel mai important punct de construcţii de pe canal, unde a condus efectiv vreme de 13 ani lucrările de construcţii la prelungirea jetelelelor, la construcţia debarcaderelor şi a farurilor de pe digurile de la Sulina.

Nu a mai avut şansa participării la inaugurarea lucrărilor construite chiar de el.

Într-un raport asupra construcţiilor de la Sulina prezentat de Hartley la Londra în anul 1872, în faţa celui mai înalt consiliu european de avizare a lucrărilor executate, Simpson a avut rezervat un paragraf special.

Decesul lui W. Simpson a lăsat un mare gol în organizarea şantierului serviciului tehnic al C.E.D., regretul acestei pierderi fiind reflectat şi în faptul că monumentul tombal i-a fost ridicat în numele Comisiei Europene a Dunării, iar marmura din care i-a fost ridicat monumentul este de dimensiuni impresionante şi de cea mai bună calitate. Fără îndoială că influenţa şi banii plătiţi de Hartley pentru monument au fost precumpănitori, dar la acea vreme nici Hartley nu-şi permitea să angajeze renumele Comisiei la întâmplare.

Placa cu dimensiunile de 1,50 x 0,80 de o grosime de 10 cm, are marginile foarte bine finisate fără un chenar anume, cu o simplă şi frumoasă cruce în registrul superior al inscripţiei, este adâncită în sculptură cu 8 mm.

La întretăierea barelor crucii se află însemnele creştine dispuse monogramic **I.H.S.**

Inscripţia nr. 13,

Sacred to the memory of - WILLIAM SIMPSON - who died at Sulina - on the 28 sth July 1870 - aged 46 years - .

This stone is erected - by the European Commission - of the Danube by whom Mr Simpson - was employed for 13 years -

As foreman of the works.

Aducem o completare necesară titlului acestui personaj faţă de denumirea românească actuală a funcţiei îndeplinite de acesta, în sensul că maistru (foreman) de lucrări avea noţiunea românească mai veche de contramaistru, de cel care supraveghează şi dirijează lucrările pe un şantier, la care se adăuga sensul englezesc de dicţionar, de persoană cu studiile necesare executării lucrărilor, dobândite într-un colegiu tehnic.

Decesul lui W. Simpson s-a produs, în perioada în care se terminaseră construcţiile de consolidare din etapa a doua (1865 - 1871), după lucrările de regularizare a fluviului la gura de vărsare a braţului Sulina (1858 - 1861).

Evenimentul a adus o schimbare şi în viaţa lui Charles A. Hartley, deoarece acesta, după ce a încheiat bilanţul activităţii sale de 16 ani pe Dunărea maritimă de la Galaţi de la Sulina, s-a retras la Londra în anul 1872, în calitate de consultant al C.E.D. în probleme de construcţii de canale navigabile.

Anii pe care i-a petrecut la Dunăre i-au marcat viaţa, iar pierderea omului de încredere l-au convins să se retragă.

În linii mari, misiunea cu care fusese însărcinat Hartley, nominalizat special în Tratatul de Pace de la Paris în anul 1856 ca inginer şef, de a asigura o

adâncime medie pe canal de 18 picioare, fusese îndeplinită în deceniul 1862 - 1872. Atunci adâncimea medie depășise 22 de picioare la bara de la Sulina.

Alte personalități ale CED

În rândul al treilea de monumente din cimitir se află monumentul funerar ridicat la mormântul lui **EUGENIUS MAGNUSSEN.**

Este vorba de un bloc de calcar alb de bună calitate de la cariera Bididia de la Tulcea, prelucrat parțial, care pe o singură față văzută și șlefuită a pietrei, are pe lângă semnul crucii, numele și datele biografice :

Inscripția nr. 18,

EUG. MAGNUSSEN

29 - 9 - 1849 – 8 - 7 - 1919

Acest danez de profesiune marinar, a venit la Sulina la comanda unei nave cu destinația de pilotină, fabricată în anul 1887 pe Șantierul Naval Cowes din insula Wright, din Anglia.

Debarcat de la bordul pilotinei, Magnussen a preluat diferite funcții marinărești și tehnice la uscat unde a avansat în funcție până la gradul de inginer șef adjunct al CED.

Conducerea Serviciului tehnic al CED care era o funcție executivă, se realiza printr-un colectiv de ingineri aflați cu serviciul în diferite puncte pe Dunăre, cu grade diferite de încadrare, inginer șef, inginer rezident, inginer șef adjunct. Nominalizarea lor și apoi promovarea lor în funcția imediat superioară, se făcea cu acordul Comitetului Executiv al CED, după câțiva ani de stagiu.

După decesul danezului Carl Kühl fostul inginer șef rezident (1872 - 1906) și apoi inginer șef (1907), E. Magnussen a fost promovat în funcția de inginer rezident între 1908 - 1919. În interval, Hartley decedase la Londra în anul 1915, dar Regulamentul Comisiei făcut de acesta, nu permitea ocuparea directă a funcției de inginer șef.

Între aceste trei prsoane Hartley, Kühl și Magnussen se pare că nu au fost divergențe profesionale, dar în mod sigur au existat antipatii personale, rezultate mai mult din nepotrivirea de cetățenie.

Ch. A. Hartley, englez sadea, nu a avut un cetățean englez capabil la dispoziție în anul 1872 când a plecat de la Sulina, pentru a-l numi ca inginer șef rezident. A fost obligat să accepte numirea danezului Carl Kühl ca inginer rezident între 1872 – 1906.

Funcția de inginer șef al CED a rămas la dispoziția lui Hartley vreme de 35 de ani, ca o ultimă măsură a aprobărilor tehnice executive importante, pe care le superviza. Hartley venea la Sulina de două ori pe an, atât pentru sesiunile bianuale ale CED și ale Comitetului Executiv, cât și pentru control și ratificarea

deciziilor luate de Kühl, peste an.

Nu este primul caz în care oamenii care fac istorie în diferite domenii, sunt orgolioşi la limita extremă şi ranchiunoşi pe urmaşii mai tineri de regulă, chiar dacă sentimentul este reciproc. În final cei tineri se simt uşuraţi cel puţin de locul liber lăsat prin deces.

Inginerul şef echivala în termenii folosiţi azi, cu directorul (managerul) general al unei antreprize de construcţii. Gradul de inginer rezident echivala cu cel de adjunct al inginerului şef, în termenii de azi cu directorul tehnic.

Carl Kühl, a trebuit să aştepte la Sulina retragerea lui Hartley, din postul de inginer şef sau de inginer consilier al CED, pe care le-a cumulat probabil din orgoliu la Londra până în anul 1907, pentru ca, după 35 de ani, să devină inginer şef deplin al Serviciului tehnic.

Bolnav, amărât credem noi pe nedreptatea care i se făcuse vreme de 35 de ani şi bătrân, acesta a murit în acelaşi an, după ce fusese avansat în funcţie. Carl Kühl a fost un om capabil care a lăsat în urma lui, mult mai mari realizări tehnice decât executase Hartley.

Realizase Canalul Maritim.

Dar istoria este nedreaptă chiar cu marile personalităţi.

În pragul morţii, Carl Kühl, din acelaş orgoliu şi în contra voinţei celui retras la Londra, a înscăunat tot un danez pe Eug. Magnussen ca inginer rezident al CED în anul 1908.

Locul izolat al Sulinei faţă de vestul Europei, nu era agreat la sfârşitul secolului al XIX - lea de ingineri titraţi din occident şi capabili; cu toate că salariile plătite în valutele occidentale erau foarte mari, Sulina nu atrăgea tehnicieni, care să intre în vederile Comitetului Executiv al CED de la Galaţi.

Într-o Comisie europeană dominată de Anglia şi Franţa ca state semnatare ale Tratatului de la Paris, ca urmare a consensului dintre ele, despre care vom vorbi mai departe în capitolul de organizare al CED, numirea la conducerea celui mai important serviciu al Comisiei timp de 47 de ani până în 1919, a doi ingineri ai unui stat neutru, posibil şi imparţiali, nu a fost acceptată în special de Hartley şi evident de ţările semnatare.

Dovadă că în anul 1919 după decesul lui Eug. Magnussen, a fost numit ca inginer rezident englezul E.T. Wardt, care după doar 3 ani de rezidenţiat, a devenit inginerul şef al CED.

În periegezele noastre desfăşurate vreme de trei ani consecutivi, nu am identificat la Sulina mormântul lui Carl Kühl, care a decedat la post. Probabil rămăşiţele pământeşti i-au fost repatriate sau este înmormântat la Galaţi.

Personalitatea celor două personaje Carl Kühl şi Eug. Magnussen, loialitatea

lor faţă de interesele Comisiei, au făcut ca în memoria lor două nave tehnice importante să primească numele lor.

O dragă maritimă porteuză absorbant - refulantă de 1000 CP echipată cu magazie de nisip şi cu posibilităţi de refulare la umpluturi, fabricată la Elbing în 1912, a primit numele de draga Carl Kühl.

O pilotină de 180 CP fabricată în 1887 la Cowles, a primit numele de "Eug. Magnussen". Fusese nava cu care acesta venise la Sulina în calitate de inginer mecanic.

Împreună cu Eug. Magnussen pe pilotină a sosit la Sulina în 1887 şi un englez anume Percy Sanderson. Fusese delegat de Marea Britanie de a o reprezenta în Comitetul Executiv al CED. Acest inginer mecanic s-a ataşat enorm de România, s-a căsătorit cu o moldoveancă bogată, nepoată de mitopolit.

Monumente funerare din cimitirul C.E.D

O reînhumare vizibil ulterioară înfiinţării cimitirului se află chiar la extremitatea de nord a rândului doi. Pe o placă de calcar numulitic de culoare roşie bine prelucrată pe contur, cu faţa inscripţiei şlefuită şi lustruită se păstrează, inexplicabil de bine în atmosfera oxidantă de la Sulina, o inscripţie.

În general, astfel de calcare îşi pierd culoarea după câţiva ani de expunere la variaţiile de temperatură şi ploaie. Ori această placă, ridicată după aprecierea noastră de peste 130 de ani, are calitatea aceluiaşi material şi aspectul cu care sunt placaţi pereţii metroului bucureştean. Mormântul vizat este şi cel mai vechi în ordinea deceselor de la CED.

În rândul II inscripţia nr. 16,

In Affectionate Remembrence of JOHN TILLMAIL of Sounderland, England who died at Soulina after Seven Days Illness at the 11th day of October 1858, aged 52.

Faptul că a murit în 1858 ne conduce la presupunerea că făcea parte din echipa lui Hartley, care în acea perioadă pregătea lucrările de regularizare, efectuând sondaje pe Dunăre.

Inscripţia nr. 9,

Placă din marmură 1,60 x 0,80 înglobată într-o dală din beton mozaicat. Cruce în registul superior al plăcii şi ornamente florale din trei trandafiri incizaţi în alveole rotunde la colţuri.

Sacred to the Memory of THOMAS RUTHERFORD of Houdon Pans England Chief Engineer of Steam Ship KEPLER of North Shields, who departed this

life at the 26 th day of July 1875 at Sulina, aged 36 years.

This Stone was erected by Cap. MEGGISON of Steam Ship Kepler, and MIDRAL AZZAPARDI shipping agent for Bouffshin Association in Malta.

As a taken of estemeed respect.

Decesul accidental al şefului mecanic de pe nava comercială Kepler, aflat în trecere prin Sulina, a făcut ca acest monument să fie ridicat de comandantul navei şi agentul navei de la Sulina.

Inscripţia nr. 10,

Placă de marmură montată vertical.

Sacred to the memory of Cap tn DAVID BAIRD who was drowned at Soulina April 24 1876, aged 46 years.

This stone was erected by his son DAVID.

Inscripţia nr. 12 ,

Placă de marmură 0,90 x 1,0 înglobată într-o dală din beton mozaicat.

In memory of EMILIE LOUISE JACKSON born at Galatz on the 15 th december 1860, died at Sulina on the 10 th april 1880

O mare durere a cuprins pe H. A. Jackson, directorul Casei de Navigaţie CED (1874 - 1889), cu sediul la Sulina, atunci când fiica sa Emilie a decedat la vârsta de 20 de ani. Întrucât fata se născuse la Galaţi în 1860, deducem că Jackson a făcut parte din echipa lui Hartley încă de la venirea sa la Dunăre. Se căsătorise aici şi numirea sa în 1874, la conducerea casei de Navigaţie a CED a fost făcută probabil la propunerea lui Hartley.

Inscripţia nr. 14,

Placă din marmură.

Sacred to the memory of KATHARINA the belowed wife of WILLIAM SMITH boutried of this place, who died age 18 th June 1866 (of cholera) aged 31 years.

Also, EMILY ROSE KATHARINA died november 18 th 1861, aged 51 years.

And, ELLEN BARBARA died august 2 th 1866 aged 5 weeks children of the abowe in the midst of life we are in death.

Also, WILLIAM SMITH born in Aydsham England, Pounty of Northern, who died 5 decem. 1868 at Soulina aged 37 years husband and father of the above.

O criptă funerară ridicată de William Smith este dedicată unor femei la care a ţinut foarte mult în viaţă soţia, soacra şi fetiţa. Soţia sa a murit la naşterea

fetiței, pentru ca după cinci săptămâni să-i moară și fetița. Durerea sa de tată prin pierderea ființelor iubite, i-a scurtat viața la o vârstă tânără, aducându-l după doar doi ani, alături de ființele iubite.

Inscripția nr. 15 ,

Placă din marmură sculptată cu registru central și cornișă arcuită.

In memory of ABRAHAM FARRAR engineer of Hartlepool, England.

Drowned July 21th 1879, aged 40 years.

Erected by his seafaring friends.

Inscripția nr. 17,

Dală din marmură albă 2,0 x 0,90 cu o cruce mare în relief. Dedicația boltită deasupra crucii. Inscripția simplă sub cruce pe două rânduri.

So he gived his belowed sleep.

Lov isl CAMPBELL WARD 14 th August 1865.

În rândul III

La partea nordică a cimitirului se află inscripția nr. 18 a lui Eug. Magnusen, apoi spre sud numai două morminte nr. 19 și ultimul cu nr. 20 anonime.

Inscripția nr. 19,

Cruce din fontă turnată în matriță special prelucrată cu extremități treflate. Inscripția din turnare. Mormântul împrejmuit cu gard din oțel forjat imită țeava laminată.

În trefla superioară anul nașterii ***1867,*** pe brațul crucii numele ***CHARLES H. JUNGHANS***, în trefla inferioară anul (decesului) ***1918.***

În rândul IV.

În partea de sud al cimitirului lângă alee sunt grupate un număr de trei plăci tombale fără inscripție, nr. 21; 22; 23.

În rândul V:

O dragoste adevărată petrecută la Sulina

În partea sudică a cimitirului CED chiar lângă aleea principală, se află două monumente alăturate gemene prin concepție și execuție. Plăcile tombale de culoare roșiatică sunt realizate dintr-un beton de ciment special, probabil că liantul a fost un ulei vegetal deschis la culoare, în care s-a adăugat pigmentul roșietic.

Plăcile nu sunt cu nimic alterate de trecerea timpului. O simplă întreținere prin frecare a suprafețelor va da din nou culoarea originală a betonului.

Forma plăcilor este asemănătoare unor capace de sicriu în două ape, pe coama capacului fiind turnată în matrița metalică a plăcii, o cruce groasă în relief pe toată lungimea dalei.

Inscripțiile rezultate după matrița de turnare au o mare finețe, iar textul foarte

lung al inscripţiei pe ambele feţe ale capacului, este comun, dedicat ambelor personaje decedate.

În intenţia părinţilor nemângâiaţi ai tinerilor decedaţi prin înecare în apele Dunării, care au dedicat monumentul, a fost o reeditare a tragediei Shakespiriene a tinerilor din Verona.

Inscripţia nr. 24,

Pe partea stângă a capacului :

In memory of WILLIAM WEBSTER, chief officier on board the s.s. ADALIA, who nobly sacrificed his own life by endeavoring to save MARGARET ANN PRINCLE from drowning at Soulina on the 21 of May 1868, aged 25 years.

He was the only son of the late JOHN WEBSTER of Bishopwearmouth Co. Durham England.

Pe partea dreaptă a capacului :

This monument is erected by a sorrowing mother in memory of a most affectionate and dearly loved son.

Urmează textul lung al unui psalm din Noul Testament.

Inscripţia nr. 25,

Pe partea stângă a capacului:

In atffectionate remembrence of MARGARET ANN PRINCLE of Newton by the Sea Northumberland England who was accidentally drowned at Soulina on the 21 of day of May 1868 aged 23 years.

Pe partea dreaptă a capacului:

This monument is erected by a sorrowing mother in memory of a most affectionate and beaux loved daughter.

Este vorba de monumentele ridicate unor tineri care au avut o idilă la Sulina, decedaţi accidental prin înec într-o vară a anului 1868.

Tânărul William Webster ofiţer secund ambarcat pe nava "Adalia", a sosit la Sulina în vizită la tatăl său John Webster, angajat ca şef mecanic pe una din navele CED. Tânărul în misiune era însoţit de logodnica sa Ann Margaret. În acele vremuri ofiţerii aveau posibilitatea, de a-şi lua la bordul navelor în voiaj persoane din familie, astfel că tânăra fată a venit însoţită de mama şi de sora sa. După cum rezultă din inscripţie, sora logodnicei lui Webster a fost singura salvată după naufragiul din apele Dunării.

În paragraful anterior, am sugerat legenda îndrăgostiţilor decedaţi şi înhumaţi alături la Sulina.

La aceste două monumente ne-am referit. La explicaţia apropierii lor după moarte pe care o caută turiştii în cimitirul oraşului.

O tragedie mai mare decât pomenirea legendei lui Romeo şi Julietei după moarte, nu se putea evoca. O semnalare nelocalizată s-a făcut şi în presa timpului în România.

Despre moartea a doi tineri în pragul căsătoriei, nu se poate spune nimic mai mult.

Legenda s-a conturat foarte mult în memoria localnicilor, datorită calităţii deosebite a monumentelor, roşii la culoare, remarcabile, cele care se pot vedea şi în zilele noastre, construite de către părinţii îndureraţi.

Dar trecerea timpului a alterat memoria povestitorilor, chiar a lui Jean Bart, amestecând evenimentele şi personajele.

Revenind la sistematizarea cimitirului, mai departe în rândul V, se află alte două monumente anonime fără inscripţie, nr. 26; 27, în notaţia noastră.

În rândul VI :

Inscripţia nr. 28,

Placă din marmură de culoare gri înglobată într-o dală de beton trunat.

Hir ruht FRIEDERICH MILCH geboren on 10 Juni 1826 în Schwoon Meckleberg - Schwerin, gestarben am 24 Januar 1886.

În rândul VII. (ultimul rând din spre est din cimitirul CED).

Inscripţia nr. 29,

Placă din marmură.

Hier ruht im frieden unser unkergesslicher ROLAND LEUKERT geb. zu Pilsen 3/ VII /1909, gest. 20 / V 1927.

Inscripţia nr. 30,

Placă din marmură.

In affectionate remembrence of THOMAS BULLEN late master of ss. CONTEST who died (suddenly) at sea between Constantinopole & Sulina, mai 22 nd 1882 aged 32 years, interrer at Sulina.

Inscripţia nr. 31,

Placă de marmură.

In loving memory of WILLIAM WINSHIP master mariner of Hull, England, who died november 2 nd 1900. Aged 52 years.

În perioada cât CED a funcţionat la Sulina, comunitatea occidentală - reformată sau protestantă, nu a fost foarte numeroasă în comparaţie cu restul populaţiei.

Totuşi, dacă într-o statistică locală din anul 1904, numărul de supuşi britanici la Sulina se ridica la 24 locuitori, după ce în linii mari lucrările aflate în sarcina CED se terminaseră o dată cu recepţia din 1894, este de presupus că între 1860 - 1890, colonia englezească de la Sulina a fost mult mai numeroasă.

Undeva, într-o statistică, se vorbeşte de 60 de cetăţeni englezi.

Proporţional şi numărul deceselor acestei populaţii şi al membrilor lor de familie, pe o perioadă de 30 de ani a fost mai mare. Este o explicaţie a faptului că cimitirul CED a fost dimensionat pe cele şapte rânduri determinate de noi, cu ocazia releveului. Aceasta ne-ar conduce la un număr aproximativ de 60 - 70 de morminte care ar fi putut aparţine CED.

După această dată, o mare parte dintre angajaţii proveniţi din vestul Europei, au fost eliberaţi de obligaţii faţă de CED şi o dată cu această măsură au fost trimişi în locurile lor de origine în retragere (la pensie), conform statutului CED stabilit încă din 1865.

În prezent numărul de morminte este diminuat. Probabil la mai puţin de jumătate. Anterior am presupus ce s-a petrecut cu locurile rămase libere, situaţia descrisă oferindu-ne certitudinea că :

- O mare parte dintre supuşii englezi s-au repatriat;
- O parte dintre cei decedaţi au fost recuperaţi de rude sau de descendenţii lor, până cel mai târziu între cele două războaie mondiale;
- Mai mult de jumătate din cei decedaţi la Sulina au rămas pe loc, unele monumente deteriorate fiind înlăturate între timp de Primăria oraşului, în acţiunea sa vizibilă şi lăudabilă de întreţinere a cimitirului.

În intenţia noastră nu dorim să facem un osuar.

CIMITIRUL ROMANO–CATOLIC

La limita aflată în spre est a cimitirului CED dincolo de rândul VII, se află cimitirul confesiunii romano - catolice.

Ca o limită de demarcare faţă de cimitirul CED de confesiune predominant protestantă, cimitirul romano catolic este străjuit neîngrădit, de o cruce simplă din metal vopsită în negru, de dimensiuni impresionante.

Patru metri înălţime stâlpul şi doi metri lungime braţul crucii. La intersecţia braţelor se află icoana lui Isus Hristos răstignit pe cruce.

Şi în acest sector, înhumările au început să se facă din a doua jumătate a secolului al XIX - lea, de la linia de separare între romano catolici şi protestanţi, ultimele decese ale celor de religie romano catolică fiind cele actuale de la sfârşitul sec. al XX - lea în anul 1990.

Ei sunt ultimii descendenţi de confesiune romano-catolică, italieni, francezi, croaţi, aflaţi la sfârşitul sec. al XIX - lea în număr redus la Sulina.

În legătură cu activitatea membrilor confesiunii roamno-catolice de la Sulina şi a celor înhumaţi în cimitir, deşi ponderea lor a fost destul de mare, nu avem suficiente date legate de persoane sau personalităţi marcante, care au activat

pentru CED.

În mod sigur membrii confesiunii înhumaţi în cimitir au lucrat pentru CED, dar în funcţii inferioare care nu se regăsesc în documentele Comisiei, la care ar trebui să facem referinţe.

Ei au fost marinari, piloţi, mecanici pe nave, funcţionari în serviciile CED, membrii lor de familie, înmormântaţi aici, dar nu au fost de maniera de a constitui capitole însemnate.

De asemenea există şi posibilitatea, ca prin căsătoriile mixte în Sulina ale foştilor funcţionari CED, realizate cu femei din localitate, numele lor să fie pierdut pentru totdeauna în mormintele familiilor româneşti preponderente.

Printre acestea enumerăm, pe cele mai reprezentative nume de familii, doar pentru mesajul eterogen al populaţiei.

Inscripţia nr. 32,

IVAN TOMOVICI KANARIN - iz - Grada Korcule - Rodien 1842 godine - Oslovo zive - Dec. 24 april 1903 - Laka son zemika - Pojozna ucvijena Surkuca

Inscripţia nr. 33,

Qui ripossono pure la spaglie - di - **ELISABETA CARUNA** (1899 - 1899) - **e -** **CARMELA CARUNA** (1841 - 1884) - ***Padre e fratello a mamoria depose***

Inscripţia nr. 34 :

ANTON KAPITANOVICI - 1840 - 1910 -

Inscripţiile alăturate nr. 35; 36, ale familiei cvasicontemporane, **PETRUŞKO**

- Aici odihnesc pe veci scumpii noştri - tată - MATTEO PETRUŞKO - decedat 1932 - şi frate - ANTON PETRUŞKO - decedat 1927 ;

- Avocat ANTON PETRUŞKO - 1927 - 1990

CIMITIRUL CREŞTIN ORTODOX

Cimitirul orodox este cel mai mare şi prin ponderea actuală a populaţiei creştin ortodoxe cel mai activ.

Confesiunea orodoxă din Sulina a inclus prin forţa împrejurărilor lipsei de spaţiu în cimitir, majoritatea religiilor creştine orientale, armenii - ortodocşii de rit oriental; sârbo – bulgarii de stil vechi; grecii de pretutindeni cu inscripţiile funerare în alfabetul greciei moderne; inclusiv pe majoritar ortodocşii români.

Cei mai mulţi în ultimele decenii şi pe cei actuali plasaţi destul de nesistematizat.

Cimitirul ortodox mai cuprinde fără discriminare şi alte personalităţi ale C.E.D., de confesiuni creştine de la vestul arcului carpato – balcanic. croaţi, sârbi, sloveni, unguri.

O confesiune generală a credinţelor din Balcani care se poate întâlni numai

în Dobrogea. Nicăieri în România sau în lume nu s-au alăturat atâtea confesiuni antagoniste politic ca la Sulina, aici unde numărul preoţilor care oficiau înmormântările era destul de limitat.

Spre deosebire de alte localităţi de aceiaşi mărime cu Sulina, se observă totuşi interesul turistic, pe care Primăria îl acordă întreţinerii cimitirelor creştine, îngrădite, cu accese libere, fără ierburile sălbatice caracteristice. Monumentele în atenţie nu sunt sparte sau furate de la locul lor.

Monumentele din marmură între care predomină cele din secolul trecut şi parţial din primele trei decenii ale sec. XX, sau cele din calcar de la Tulcea care imită marmura, sunt foarte numeroase, unele dintre ele fiind interesante din punct de vedere documentar, legate fiind de unele evenimente şi oameni, care s-au petrecut şi au trăit la Sulina.

Reprezentările funerare de pe monumente sunt cele clasice, obişnuite în majoritatea cimitirelor ortodoxe din România sau din aria religiei respective din estul Europei.

În general, tipul monumentelor expuse în cimitir s-au aflat în cataloagele atelierului de sculptură, unde au existat reprezentări figurative florale, acanturi, chenare, unele simboluri funerare cum ar fi frunza şi ghinda de stejar, pe care familia decedatului le-a ales şi comandat, în bazorelief.

Reprezentările funerare statuare caracteristice perioadei în care au fost dedicate sunt rare, cum ar fi statuile de copii sau îngeraşi, cupidoni, etc. Cu un efect deosebit apar pe sculptura crucii monumentului, coroane în ghirlande de flori, frunze de stejar s.a.

În trecut pietrele funerare au fost executate în atelierele de sculptură de pe Dunăre din amonte, cele mai cunoscute pe Dunăre fiind atelierul lui Ferdinand Ruta din Tulcea unde sunt făcute majoritatea, sau în atelierul lui G. S. Lipitis din Brăila; sunt construite din materialele alese de familiile decedaţilor, cel mai comod dintre materialele aflate în depozitele atelierului, din care nu putea să lipsească atunci marmura de import.

Comenzile speciale ca cele ale monumentului lui Wiliam Simpson sau a celor doi tineri înecaţi în anul 1868, primul din marmură italiană importată sau respectiv din beton roşu, au fost plătite cu bani grei, de către cei care le-au ridicat.

În acest ultim caz (inscripţiile tinerilor logodnici, 24; 25) apreciem că pentru edificarea lor a fost nevoie de cel puţin un an pentru confecţionarea matriţei, turnarea şi montarea lor, în poziţia la care se pot cerceta în zilele noastre.

Într-un loc în care piatra şi lemnul lipsesc din zona imediat adiacentă oraşului, locuitorii s-au adaptat lipsei acestor materiale.

O foarte bună turnătorie de fontă din Sulina care a aparţinut CED până în pragul celui de al doilea război mondial şi A.F.D.J. până prin deceniul opt - nouă al secolului al XX - lea, a fabricat monumente tip din fontă, pentru cruci sau pentru arabescurile de artă ale îngrăditurilor mormintelor.

Fiecare mormânt este un unicat şi este realizat cu însemne specifice religiei decedatului. Se observă o grijă a rudelor decedatului în a acorda bani în special şi spiritul credinţei creştine ansamblului mortuar, indiferent de preţ.

Cimitirul românesc

Prea multe nu se poate spune despre o problemă obişnuită, naturală şi normală a locuitorilor oraşului Sulina. De zeci de ani s-au obişnuit cu cimitirul străbunilor lor şi fiecare familie are locul său de veci rezervat mai bogat sau mai sărac.

Fără îndoială că foarte mulţi dintre românii îngropaţi în acest cimitir, au fost persoane onorabile care şi-au pus cunoştinţele şi strădania la dispoziţia CED. Numai o cercetare riguroasă a arhivelor Comisiei sau ale Primăriei Sulina, va readuce în prim plan activitatea acestor oameni, care acum trăiesc în conştiinţa noastră anonim din varii motive.

Ar fi o împietate să intrăm în detalii intime ale familiilor, care au încă descendenţi în viaţă la Sulina.

Totuşi o pudoare şi o modestie greşit înţeleasă într-o comunitate mică ca aceea a oraşului Sulina, în care oamenii se cunosc de zeci de ani au făcut ca rudele unui căpitan de vapor, a unui pilot, sau a unui mecanic de dragă, ce a funcţionat pe lângă CED între cele două războaie mondiale, să nu aibă meseria scrisă pe monument sau pe cruce.

Exemplul cel mai evident este cel a familiei ***BONDAR***. Petre Bondar n. 1916, fost dragor pe draga "Tomis"; Iulian Bondar d. 2001, unicul posesor al legendelor şi al folclorului orăşenesc local; dr. ing. Constantin Bondar n. 1929, cercetătorul hidrolog al Deltei Dunării şi al Mării Negre. Pe crucea care străjuieşte cavoul familiei, nu sunt scrise detalii despre activitatea acestor oameni.

Apoi mai este şi problema banilor pentru monument şi pentru sculptor. Dar acest aspect a fost peste tot în România, nu numai la Sulina.

Revenim asupra faptului că din cauza unor greutăţi financiare, familiile nu au procedat aşa cum cu făcut-o grecii din Sulina, cu ridicarea unor monumente luxoase, cu însemne şi cu epitafuri dedicate, din care să reţinem ceva despre personalitatea mortului. De multe ori, familia abia a avut bani să îndeplinească obligaţiile creştineşti dedicate mortului.

După parastasul de 40 de zile, familia are cu totul alte probleme.

Remarcăm totuşi că prezenţa românească la Sulina s-a accentuat în special după primul război mondial. Tot între cele două războaie mondiale, marinarii români şi piloţii de Dunăre s-au pus în slujba CED la început şi apoi la Societăţile de navigaţie ale statului, sau la cele particulare.

Printre monumentele din cimitirul românesc vom remarca unul singur mai deosebit:

ION ŢÂNŢARU pilot CED, n. Galaţi 1858 d. Sulina 1916.

Monumentul este împodobit la partea inferioară cu drapelul şi cu însemnele CED.

În general materialele din care sunt confecţionate monumentele funerare ale cetăţenilor români înmormântaţi la Sulina, sunt marmura, piatra de calcar şi fonta, lemnul pentru cruce fiind o problemă delicată la Sulina.

În cimitirul românesc interbelic şi postbelic predomină crucile din fontă trunate în atelierele CED şi mai târziu AFDJ.

După al doilea război mondial la Sulina au apărut în cimitirul românesc, monumente funerare mai luxoase, din marmură şi din piatră de calcar aduse de la Tulcea, din atelierele tradiţionale ale judeţului.

A fost de fapt şi un sector în care autorităţile comuniste ale vremii nu au intervenit, lăsând la dispoziţia banilor familiei, un domeniu insuficient controlabil. De fapt controlul şi cenzura, dacă o putem numi aşa, se făcea la atelierul de sculptură, care nu avea voie să scrie orice pe monument, indiferent de calitatea persoanei decedate.

Din această cauză s-a modificat şi stilul monumentelor funerare.

A dispărut placa tombală de dimensiuni mari, pe faţa căreia era spaţiu suficient să se scrie orice. A apărut un bloc din beton turnat în trepte tencuit pe loc, în care se înfige crucea tradiţională indiferent de material. Grilajul, în general, este confecţionat din fier forjat şi în ultimii zeci de ani din fier beton sudat.

Cimitirul grecesc

Cimitirul grecesc de la Sulina nu este de sine stătător, cum este cimitrul CED sau cel romano catolic. În schimb împreună cu cel al CED este şi cel mai vechi, amplasat în partea de sud, la un loc cu extinderea modernă a cimitirului românesc.

Comunitatea greacă de la Sulina a fost cea mai numeroasă după o statistică de la începutul secolului al XX - lea. În anul 1904, se aflau la Sulina 2056 de cetăţeni de origine grecească.

A fost un număr impresionant de greci de aproape 50 % din totalul polulaţiei,

dacă socotim că la acea vreme populaţia stabilă a oraşului extrasă din dosarele primăriei se cifra undeva în jurul a 4 - 5 mii de locuitori.

În schimb, se spune că populaţia sezonieră a celor care nu aveau domiciliul în Sulina, era mult mai mare, ei fiind atraşi de diferite interese dintre celelalte localităţi dunărene sau de aiurea. Aceste cifre nu sunt suficient de sigure şi în cele mai multe cazuri exagerate.

În legătură cu limba folosită în relaţiile publice între comunităţile din oraş, ne este greu să facem supoziţii, fără o cercetare riguroasă a arhivelor oraşului şi ale portului Sulina.

Considerăm însă că, până la sfârşitul sec. al XIX - lea, limba predominantă a fost limba greacă, la care cu timpul a intervenit în scurtă vreme şi limba română.

Politica de neimplicare a statului român în relaţiile interetnice, nu a fost o eroare, aşa cum a fost semnalată şi criticată de o politică neadaptată realităţiilor etnice la Sulina.

La începutul secolului al XX - lea la Sulina, nici o formaţiune politică sau administrativă nu era capabilă să cuprindă, multitudinea de probleme ivite din conglomeratul de naţionalităţi. A fost nevoie mai întâi de o pregătire care a durat douăzeci de ani pentru oficialităţi şi de cincizeci de ani pentru populaţie.

Abia după cel de al doilea război mondial s-a putut stabili în mijlocul populaţiei eterogene, o limbă comună şi o lege unitară, pe baza egalităţii în drepturi promulgată de Constituţia pe care nimeni până atunci nu o respecta. Abia atunci s-a putut vorbi românește la Sulina.

Este motivul pentru care toate monumentele funerare greceşti antebelice, singurele de alt fel, sunt scrise cu caractere eline, multe dintre ele chiar şi în anii 1950.

Cetăţenii de origine greacă s-au ocupat prin tradiţie de negustorie şi de pilotaj, de marinărie în general, iar mare parte dintre reprezentanţi de seamă ai comunităţii, şi- au apărat interesele de clan. Fiind majoritari, au ocupat funcţii importante legate de pilotajul navelor pe canalul Sulina sau au fost armatori de vapoare.

Foarte reprezentativ pentru o comunitate exclusivistă condamnată la asimilare, cum a fost cea grecească, este faptul că mai multe generaţii succesive ale aceleiaşi familii, s-au ocupat de aceaşi meserie, transmisă din tată în fiu în viaţă, amintită pe pietrele tombale.

Grecii din Sulina nu au fost un stat în stat până după al doilea război mondial, dar au deţinut din interes de clan, mulţi ani după instalarea regimului comunist în România, monopolul meseriilor celor mai căutate printre şomerii Sulinei.

Regimul comunist nu i-a abandonat pe greci. I-a folosit pentru stimularea muncii şi interesului faţă de pescuitul şi circulaţia navelor pe Canalul Maritim, astfel că şi prin anii 1960 la Sulina se aflau nave şi diferite alte ambarcaţiuni, care operau în mod particular. Sistemul anticomunist naţionalizat ulterior prin forţă şi deportare, a capotat până prin anii 1980, atunci când interesele pescarilor liberi de contract, a fost oprimat brutal în puşcării. Atunci au dispărut ultimii greci din suprastructura oraşului Sulina.

Cimitirul grecesc ortodox de la Sulina este un amalgam de pietre funerare, monumente şi inscripţii, faţă de care Primăria din Sulina de la începutul sec. al XX - lea, nu a fost capabilă să impună o sistematizare pe rânduri, carouri, parcele, a mormintelor destinate comunităţii.

Instalarea autorităţii ortodoxe româneşti la Sulina după anul 1878, nu a dorit să facă o separare între monumentele aceleiaşi confesiuni, ca cea dintre cimitirul protestant şi romano catolic alăturat, astfel că de peste o sută de ani, cu greu se poate stabili o ordine tombală între mormintele acelorași coreligionari.

Într-un spaţiu şi aşa destul de restrâns s-a procedat la îndesirea mormintelor.

Din aceste motive nu am putut să facem o numerotare a rândurilor din cimitirul ortodox, grecesc sau românesc şi nici o determinare a parcelelor.

Ea există în registrele Administraţiei de la primărie şi poate să fie consultată ca atare.

Noi vom prezenta numai câteve monumente funerare, ale celor care s-au implicat în activitatea CED şi la pilotajul navelor la Gura Sulinei.

În legătură cu vârsta declarată de urmaşi pe piatra monumentului la cetăţenii greci, trebue s-o privim cu circumspecţie. Totdeauna bărbaţii grecii care au trăit în România şi-au ascuns vârsta reală în funcţie de situaţia încorporărilor militare. Totdeauna au fost cu zece ani înainte sau în urma datei reale a naşterii, tocmai pentru a se eschiva de a face armata. Câteva cazuri cunoscute din familie sau apropiate nouă, ne obligă să facem asemenea afirmaţie.

Întrucât comunitatea grecească din Sulina era formată din cetăţeni originari din Grecia, cu cetăţenia menţinută din interes material şi după ce România şi-a instalat autorităţile civile le Sulina, a fost foarte greu ca să se schimbe, atât obiceiurile cât şi sistemul vechi al relaţiilor familiare sau de castă păstrate de mai mult de o sută de ani.

Regimul protejării comunităţii prin limba vorbită şi al dirijării tuturor serviciilor importante de către greci, de alt fel fiind buni în meseria lor, a făcut întotdeauna o discriminare faţă de ceilalţi membrii ai comunităţii, în special români. Oricum viaţa lor s-a scurs şi s-a stins prin îndesirea populaţiei româneşti şi prin asimilarea copiilor lor prin şcoala românească.

Într-o încercare fără succes din ultimul deceniu, se face bagatelizarea influenței grecești de la Sulina, a urmașilor fostelor familii grecești distruse de regimul comunist.

Sunt uitate câteva detalii :

Grecii au fost aceia care au construit Sulina;

Grecii au localurile și banii păstrați de urmașii lor;

Grecii sunt aceia care revendică azi fostele propietăți;

Să-i lăsăm pe grecii românizați în zilele noastre, să readucă orașul Sulina împreună cu românii din oraș, acolo unde îi este locul.

De aici intervine interesul politic al României.

Monumente grecești.

Dintre multele monumente aflate în cimitirul grecesc de la Sulina, încercăm să descoperim cel mai în vârstă locuitor al Sulinei, venit cu mult înainte de Comisia Europeană.

În ortografia românească prezentăm traducerea noastră:

- Placă apăsătoare și nesimțitoare ființă acoperă comoara neprețuită dispărută a lui APOSTOLOS KALLIGAS fiu al familiei din Tzigonia din Kefalonia bărbat cu frica lui Dumnezeu soț și părinte iubitor bun cetățean drept steaua copiilor săi săvârșit la șaptezeci și trei de ani de viață vituoasă căreia moartea i-a pus capăt - Familia îndurerată a pus această piatră în semn de recunoștință - A decedat la Sulina la 20 septembrie 1881-

Placa din marmură care-i acoperă mormântul dovedește că a avut o avere însemnată dobândită din activitatea sa comercială, deoarece placa mai are și însemnul piloților de la bară. O ancoră care se sprijină pe o cruce în miniatură, de la care două parâme groase din cânepă împletită cu multe vițe sunt rupte.

Fusese născut în anul 1804 în insula Keffalonia din arhipelagul Insulelor Ionice, fiind unul dintre întemeietorii clanului grecesc al ***Ioaniților*** de la Sulina.

De acolo au venit la Sulina mulți greci, care s-au angajat la pilotajul navelor printre depunerile de aluviuni ale gurii de vărsare a Dunării în Marea Neagră.

Probabil că Apostolos Kalligas a venit la Sulina la vârsta de 14 - 15 ani, atunci când majoritatea băieților plecau de acasă în lume, ca să-și facă un rost conform tradiției, în jurul anului 1820, împreună cu rudele sale apropiate.

Avem credința că este cel mai vechi cetățean atestat al Sulinei.

În aceeași situație se află și monumentul mai simplu al lui ***ZAFIRO RAIZIS (1809 - 1892)***, despre ale cărui date personale nu cunoaștem nimic.

Un monument din marmură neagră lustruită în atelierul lui F. Rutha de la Tulcea, este dedicat lui ***EMMANOIL V. MITACKIS (1857 - 1929).***

Obeliscul, fără alte însemne dedicații sau epitafuri, are în sine o valoare

foarte mare, ceea ce dovedeşte că a fost o persoană respectată printre locuitorii comunităţii.

Folclorul local al celor care l-au cunoscut sau a urmaşilor acestora, spune că acest grec Mitackis, a fost cel mai bun pilot de la bara Sulina. Probabil că monumentul a fost ridicat de familie cu contribuţia ucenicilor săi, drept recunoştinţă.

Nu este un secret pentru nimeni că salariile primite de piloţii de la bară erau foarte mari, comparabile cu cele primite de funcţionarii CED, în afară de alte venituri (naturale !) rezultate din pilotaj.

De fapt, pilotarea unei nave pe Dunăre înainte de construirea Canalului Maritim era o treabă cu mare responsabilitate, deoarece eşuarea unei nave pritre bancurile de nisip ale fostului braţ Sulina era o cheltuială nerecuperată de căpitanul navei.

Despre ***NICOLAOS BARBATIS*** aflăm că s-a născut în 1833 în insula Keffalonia. Monumentul i-a fost ridicat de nepotul său ***NICOLAOS ETANU*** din Pireu, în anul 1906.

Lui ***VASILEOS ENAVITIS,*** fiul său i-a ridicat un monument în anul 1886 la moartea sa, la vârsta de 76 de ani. Fusese născut în 1810. Probabil a făcut parte din clanul grecesc al ***Candioţilor,*** veniţi printre primii coloniști greci la Sulina, din Insula Creta.

Numele lui ***NIKOLAOS SVORONOS (1860 - 1937)*** este foarte cunoscut la Constanţa şi la Bucureşti, prin urmaşii săi. A fost o personalitate importantă la bara de la Sulina în calitate de pilot al CED. De fapt, însemnele CED sunt sculptate pe placa mormântului său, ca atestare a meseriei pe care a îndeplinit-o toată viaţa.

O rudă a sa ***MILTIADE SVORONOS (1853 - 1922),*** a fost comerciant la Sulina.

Un monument interesant prin coeziunea dintr-o familie, este cel al familiei ***LIOSATOS,*** sub a cărui lespede sunt înmormântaţi şase fraţi.

Alte monumente funerare mai luxoase sunt ridicate unor comercianţi din Sulina, familiile lor având banii necesari ridicării monumente scumpe: ***P.G. KAMVERIS (1822 - 1912); PAVLOS KAMVERIS (1824 - 1895); SPYRIDON VLASSOPOULOS (1814 - 1891); NICOLAOS VARVATIS (1833 - 1900); KONSTANTINOS RAIZIS (1838 - 1906).***

O menţiune specială merită să acordăm monumentului dedicat familiei defunctului ***IANIS FOSCOLO.***

Un descendent al acestui vechi marinar de la Sulina **Ioan Foscolo** (n. 1928 la Sulina), de profesie jurist, trăieşte la Constanţa şi la solicitarea noastră ne-a

furnizat informaţii interesante.

Acel ***Ianis*** a venit de la Istanbul în jurul anului 1840 la Sulina. Originea familiei sale se afla pe undeva prin Insulele Dodecanezului. La moartea lui Ianis petrecută în anul 1888, a lăsat în urmă trei fii, printre care şi bunicul avocatului constănţean.

Cei trei fii s-au ocupat fiecare cu exporturile de cereale, din porturile Brăila, Galaţi şi Sulina. Firmele lor au fost foarte cunoscute în prima jumătate a secolului XX. Afacerea a fost trecută la următoarea generaţie şi mai departe, astfel că pe ultimul descendent al navlositorilor dunăreni l-am întâlnit în portul Constanţa, la serviciul de comerţ al Navrom, practicând aceiaşi meserie cu a bunicilor săi.

Tradiţia populară de la Sulina susţine că ***GHIORGHIOS KONTOGURIS***, al cărui mormânt are cruce în partea superioară a plăcii scumpe din marmură albă şi un craniu de schelet sprijinit pe două oase încrucişate în partea de jos, a fost cel mai periculos pirat din zona Sulinei.

În contradicţie, placa aşezată de fratele său arată că a fost un bun cetăţean (nici nu se putea altfel). Inscripţia de pe placă cu caractere greceşti, pe care o transcriem cu caractere latine, confirmă aceasta :

Entadis Keitai Georgios E. Kontoguris Aristos Poditis Gennitsis men en Kefallinia to 1838 octombroi 14 Ekaimisas Depros Kirion ti 25 martioi 1871 Otetlimainos Adelfos Grigorios. (Sub această placă se află Georgios E. Kontoguris bun cetăţean născut în Kefalonia la 10 octombrie 1838, care a părăsit pe cei dragi la 25 martie 1871. Monumentul este ridicat de fratele său Grigore, t.n.).

La vârsta la care a murit, împuşcat de autorităţi, acest zis pirat al Dunării de 33 de ani împreună cu capul de mort, însemnul activităţii specifice piraţilor sculptat pe placa funerară, contrazice afirmaţia fratelui.

Probabil Grigore, fratele piratului a dorit să fie original, dând o nuanţă de haiduc în slujba unor măsuri drepte şi populare, îndreptate împotriva regimului otoman.

În cimitirul grecesc, Grigore, decedat în anul 1915, este succedat de alţi descendenţi Kontoguros, ale căror alte patru monumente funerare sunt cele mai scumpe şi frumoaste din cimitir.

Un oraş şi un cimitir plin numai de legende.

În jurul acestor venerabili oameni la data decesului s-au creat legende sau chiar au fost cu adevărat în tinereţea lor briganzii şi piraţii, reclamaţi din documentele CED şi rapoartele poliţiei, care făceau *"ordine"* cu mijlocirea armelor, între navele turceşti care treceau bara de la Sulina.

Lupta purtată de piraţii deltei a avut caracterul politic, rezultat din răscoalele greceşti, transferate din Grecia mamă pe un alt teritoriu otoman. Avem convingerea că, după preluarea Dobrogei de către România, aceste lupte au încetat o dată cu schimbarea administraţiei otomane de la Sulina şi din Deltă.

Măsura luată împotriva piraţilor de a-i împuşca pe loc, impusă de autorităţile turceşti ale vremii, a fost tolerată şi atunci când a venit la Sulina CED, deoarece până în 1879, s-a păstrat poliţia otomană. Mai târziu, o parte dintre aceşti briganzi au fost arestaţi de către turci şi închişi în puşcărie la Tulcea.

În anul 1856, în închisoarea din Tulcea figurează numele unor asemenea piraţi arestaţi la Sulina. Toţi erau ioaniţi din Keffalonia : Gherasimos Kaminaris (28 de ani, pirat); Dionysios Dionysatos (36 de ani, pirat); Spyranghelos Metaxas (51 de ani, contrabandist); Emmanouil Haritatos (15 ani, marinar răsculat). Îi prezentăm spre documentare, deoarece nici unul nu figurează înhumat la Sulina.

Comisia europeană, care a instrumentat cazul acestor oameni condamnaţi pentru delicte de navigaţie de la 2 - 5 ani de închisoare, a avut de ales dintre multe alte cazuri de la Sulina, care se refereau la furturi şi la omucideri, tratate de poliţia din oraş cu condamnarea la moarte.

Legendele suliniote la care se face trimitere de fiecare dată, ne fac să ne întrebăm, oare câţi piraţi şi-au găsit obştescul sfârşit sub o lespede de cimitir. Noi credem că foarte puţini.

Este foarte greu de a stabili numărul monumentelor dedicate unor cetăţeni greci în cimitir, dar, dintr-o sumară enumerare, ele se ridică la aproape 150. În mod sigur ele sunt mai multe, dacă vom considera că mulţi dintre grecii de la Sulina, au făcut căsătorii mixte cu femei române, tinere şi frumoase dar fără avere aduse în special din zona Galaţi - Buzău, care le-au perpetuat numele după moarte în grafia românească.

Cimitirul grecesc nu este de sine stătător ca cel al CED, sau cel catolic.

El este parte a celui român ortodox, unde au fost înmormântaţi şi continuă să fie înmormântaţi românii din oraş şi din zonă, precum şi alţi ortodoxi, armeni, ruşi, sârbi, bulgari.

De remarcat că monumentele puse până în 1940 pentru greci, au fost scrise în general cu caractere greceşti, în timp ce cele mai recente au crucile scrise cu caractere latine.

Chiar şi numele şi prenumele decedaţilor au fost adaptate limbii române, astfel că nu se mai ştie cu precizie dacă este vorba de greci sau de greci românizaţi.

Cimitirul eroilor

Sulina a fost teatrul de luptă în două războaie mondiale, în care au fost angajate forţele navale româneşti. Datorită faptului că la Sulina nu a funcţionat o mare unitate de nave a flotilei româneşti de Dunăre, nu a existat un cimitir al eroilor militari de după primul război mondial.

Apoi, autorităţile comuniste nu au agreat niciodată cultul eroilor căzuţi pe navele militare, pe Dunăre sau în Marea Neagră din cel de al doilea război mondial, deşi lupte şi bombardamente asupra oraşului s-au produs frecvent în primii doi ani de război.

Militarii căzuţi au fost înmormântaţi anonim în cimitirul oraşului sau rudele militarilor nelocalnici i-a ridicat după război şi i-a dus în localităţile lor de origine.

La Sulina a existat un cimitir al militarilor ruşi, morţi în timpul celui de al doilea război mondial, care au fost exhumaţi de o delegaţie sovietică sosită cu o navă acum vreo 30 de ani şi repatriaţi la Odessa. Există şi o glumă răutăcioasă în legătură cu numărul sau sexul eroilor ruşi repatriaţi.

După anul 1990, Asociaţia Veteranilor de Război şi Asociaţia Cultul Eroilor, înfiinţată cu acest scop, au ridicat în cimitirul din Sulina, un frumos monument dedicat acestor militari anonimi, fără ca dedesubt să se afle eroii decedaţi în război.

Alături de monumentul eroilor se află mormântul cunoscut al unui militar erou, căzut în luptele de la Sulina.

DOBRE NEAGU
maistru principal în Marina Regală Română
6. 03. 1889 - 09. 01. 1940, la 50 ani

O confuzie de nume sau de date onomastice ale militarului pune acest monument pe nedrept, în afara datelor la care s-au desfăşurat lupte în război la Sulina.

O iniţiativă foarte lăudabilă din ultimii ani întreprinsă de *Liga Navală Română*, de *Asociaţia Cultul Eroilor* şi de *Asociaţia Veteranilor de Război din România*, a fost ridicarea în anul 1998 în centrul oraşului Sulina, a unei **Cruci Monumentale** confecţionată din metal, care să amintească urmaşilor noştri, faptele de eroism ale Flotei Marinei Militare Române din zona de la vărsare Dunării în mare.

Monumentul a fost completat în anul 2002 cu însemne specifice marinei, ancore, elice de navă, colaci de salvare, lanţuri navale ş.a.

A intrat deja de mai mulţi ani în tradiţia Ligii Navale Române filialele din Constanţa şi Sulina, ca în luna septembrie să se facă o slujbă religioasă de

pomenire la monument şi un parastas la cimitir, cu o gardă militară de onoare, pentru pomenirea marinarilor români dispăruţi de pretutindeni.

Veşnica lor pomenire.

Cimitirul lipovenesc

Numele de lipovean a fost dat rascolnicilor ruşi care au plecat din Rusia în secolul al XVIII - lea, aşezându-se în Bucovina, Moldova şi în Dobrogea.

Marea lor majoritate s-a instalat în apropierea Dunării şi la gura de vărsare a Dunării în Marea Neagră, dovedindu-se o populaţie pricepută la pescuit. De la instalarea lor în Dobrogea, în cadrul unor comunităţi rurale închise şi-au păstrat religia şi obiceiurile, portul şi modul de viaţă, de multe ori neînţeleasă de restul populaţiei.

Păstrarea cultului religios creştin ortodox de rit vechi, i-a făcut să se separe de restul populaţiei româneşti ortodoxe, atât în bisericile lipoveneşti cât şi în cultul morţilor.

La Sulina, un cimitir relativ nou separat de cel ortodox, aşezat în partea de nord a Cimitiurlui CED, este îngrădit şi bine întreţinut de întreaga comunitate lipovenească.

În cadrul noii sistematizări din cimitir o parte dintre monumentele ce a aparţinut unor persoane care au lucrat pentru CED au fost înglobate în actuala incintă.

Ritualul înhumării lipoveneşti nu diferă de celelalte confesiuni creştine, numai că, în acest caz, doar crucea rusească a mormântului este aşezată la picioarele mortului.

ALTE CONFESIUNI

Cimitirul musulman

Un cimitir musulman îngrădit este aproape abandonat, majoritatea populaţiei religiei respective dispărând de multă vreme din oraş. Musulmanii actuali din oraş număraţi pe degetele de la o mână, deşi au un spaţiu foarte mare, pot fi liniştiţi în litera religiei islamice doarece prin tradiţie în Dobrogea, nu se cunosc cazuri de profanare a mormintelor turceşti.

Câteva monumente specifice religiei islamice, cele mai multe cu placa din calcar alb şi mai puţine din marmură, sculptate şi ornate cu turban pe latura de sus a plăcii, au inscripţia tombală indescifrabilă din cauza caracterului scrierii. Toate sunt orientate spre răsărit, spre Mecca.

Din informaţiile documentare extrase din protocoalele CED aflăm că reprezentantul otoman din cadrul Comitetului Executiv al CED, Azarian

Efendi, a decedat la Sulina în anul 1876. Fusese mulţi ani poliţaiul oraşului. Probabil că unul dintre aceste monumente funerare îi aparţine.

Cimitirul evreiesc

Starea cimitirului evreiesc este o ruşine pentru oraş şi pentru administraţie.

În mod sigur este o dovadă a lipsei de educaţie a unor vizitatori cu apucături de vandali. Distrugerea cimitirului evreiesc credem că nu aparţine locuitorilor sulineni, care au fost crescuţi şi educaţi de părinţii lor dobrogeni în spiritul toleranţei religioase sau etnice indiferent de zeul adulat.

Distrugerea monumentelor cimitirului nu este de dată recentă, deoarece spărturile au apucat să se oxideze; distrugerile aparţin unui trecut intolerant, fiind făcute de unii vizitatori prost crescuţi, cărora mama lor de acasă nu le-a spus că în paza oricărui Dumnezeu, trupul morţilor este în toate locurile şi în toate religiile, egal.

Monumentele evreieşti au aparţinut unor foşti locuitori ai oraşului de religie mozaică, pe care viaţa şi interesele i-au adus aici la vărsarea Dunării, la Sulina, locul cel mai adecvat de la începutul secolului al XX - lea, emigrărilor spre Palestina.

Cele 30 – 40 de monumente identificabile sunt distruse integral, sparte şi împrăştiate, într-o incintă de cimitir pe care administraţia o ţine relativ încuiată. Calitatea monumentelor, realizarea lor artistică, bilingvismul lor dovedesc, ca peste tot în lume, atenţia deosebită în cultul mormintelor evreieşti.

Acum comunitatea evreiască de la Sulina a dispărut prin emigrare sau prin căsătorii mixte. Astăzi evreii rămaşi în oraş sunt foarte puţini, în marea lor majoritate aflându-se sub nume românizate, probabil creştinaţi la fel ca în alte oraşe din România, fără să constatăm la vizitele noastre în cimitir, vreo înhumare recentă.

La Sulina nu a existat propriu zis o sinagogă construită ca atare, din arhivele cercetate putându-se deduce existenţa unei case de rugăciuni, în care comunitatea respectivă se putea aduna în zilele Sabatului.

Dintre plăcile monumentelor distruse, am reconstituit unele date şi nume de locuitori evrei ai Sulinei, cei care nu au mai apucat să vadă cu ochii lor Ţara făgăduinţei.

- ABRAHAM NISEN GOTTFRIED, 1847 - 1895 -; - JACOBSON IANCU MARCU - ; - REBECA STALBERG, dec. 31 MARTIE 1910, la 45 de ani - ; - IOSEF STALBERG, dec. 25 mai 1914, în etate de 65 ani - ; - Alla loro amata moglie e madre ELVIRA PESALI nata RENALDI, passata migliorvita il 31 dec. 1893, în eta di 60 ani - ; - GHIZELA ROSENBERG, 1850 - 1928 - ; - Sub

același monument : ***SIMION BRONSTEIN, dec. 1924 la 67 de ani şi ERNESTINA BRONSTEIN, dec. 1924 la 66 de ani - .***

BISERICILE DIN SULINA

Într-o parohie cu mai multe rituri creştine cum este Sulina, în care majoritatea enoriaşilor îndeplinesc profesiunea de marinar sau de pescar, era normal ca locaşurile de cult ortodoxe, sau romano catolice să poarte numele Sfântului Nicolae, patronul marinarilor al copiilor şi al fetelor nemăritate.

Probabil că aceasta a fost cauza lipsei de originalitate a episopiei şi a parohiilor locale ortodoxe sau de alte confesiuni creştine, de a atribui acelaş hram bisericilor din oraş, justificată mai mult prin datele diferite în timp la care aceste locaşuri au fost construite.

De-a lungul timpului, amalgamul de populaţii care s-au adăpostit în zonă a cuprins probabil şi alte religii: asiatice, amerindiene ori idolatrice.

Comisia Europeană a Dunării s-a implicat încă din anul 1864 la construirea cimitirului creştin de mai multe rituri şi a acordat importante subvenţii pentru construirea bisericilor pentru cultele majoritare; în anul 1865 pentru construirea unei biserici catolice; în anul 1866 pentru o biserică ortodoxă rusă; în anul 1869 pentru biserica protestantă şi pentru biserica ortodoxă grecească; în anul 1869 pentru ridicarea unei moschei musulmane. De atunci, anual, pentru fiecare biserică, CED a acordat subvenţii pentru întreţinerea acestor biserici.

În aceiaşi măsură în anul 1883, CED a acordat subvenţii pentru construirea unei şcoli catolice, frecventată de copii funcţionarilor şi lucrătorilor Comisiei care locuiau la Sulina, indiferent de naţionalitate sau religie; apoi subvenţii pentru o şcoală musulmană.

În anul 1895, cu sprijinul Comisiei s-a înfiinţat la Sulina un liceu, care a funcţionat câţiva ani pe lângă *British Seamen´s Institute,* până la transformarea sa în liceu românesc.

Fără să facem acum un proces de intenţii discriminatorii al CED faţă de populaţia românească a oraşului, pentru coloniştii români veniţi la Sulina, începând cu anul 1882 conform Legii de organizare administrativă a Dobrogei, semnalăm interesul mai redus al CED faţă de cultele şi şcolile româneşti.

În acest caz CED s-a implicat doar tehnic, prin capacitatea şi mijloacele tehnice de care a dispus, lăsând la dispoziţia administraţiei româneşti locale şi a locuitorilor români, care nu deveniseră încă majoritari la începutul secolului al XX - lea, finanţarea lucrărilor pentru culte, biserici şi şcoli.

Ca urmare a interesului pe care Statul Român l-a acordat instruirii copiilor, indiferent de naţionalitate sau de religia pe care au adoptat-o, s-a înfiinţat la

Sulina prima şcoală mixtă subvenţionată de stat, cu predare în limba română, la care au frecventat copii de ambele sexe. În anul 1879, la Sulina a început să funcţioneze şcoala primară cu 25 de elevi şi eleve.

Catedrala ortodoxă

Catedrala amplasată pe strada I - a, orientată vest - est spre aval, în lungul gurii de vărsare a braţului Sulina, aparţine Parohiei ortodoxe Sf. Nicolae din oraşul Sulina.

Inscripţia catedralei ortodoxe poartă următorul text :

Cu voia Tatălui cu ajutorul Fiului şi împreună cu Sfântul Duh cu contribuţia Enoriaşilor s-a pus temelia acestui Sfânt Lăcaş în anul 1910 cu Hramul Sfântului Ierarh Nicolae şi Alexandru lucratu-sa pictura între anii 1976 - 1981 de pictorul Gh. Răducanu sub Arhipăstorirea IPS sale Dr. Antim Nica Arhiepiscopul Tomisului şi Dunării de Jos şi a PP CC lor Preot Ene Nichifor şi Preot Marin Vasile ajutaţi de Membrii Consiliului în frunte cu Iacovici Dumitru. Scrie Domnul în cartea vieţii tale pe toţi Ostenitorii acestui Sfânt Lăcaş. Amin.

În amintirea actului istoric al revenirii Dobrogei la România, după cucerirea Independenţei de Stat, Regele Carol I a pus temelia acestei catedrale, cu ocazia vizitei Sale din anul 1910. Lucrările de construcţii au continuat vreme de doi ani până în anul 1912 când, din cauza lipsei de fonduri, s-au întrerupt. În acel moment catedrala era construită la roşu inclusiv cele trei turle şi acoperişul din tablă de cupru.

În prima fază de construcţii 1910 - 1912 s-a apelat la Serviciul Tehnic al CED care, prin şantierul aflat la Sulina, a construit fundaţiile catedralei cu materiale, manoperă şi utilajele din dotarea şantierului. Este cazul să amintim că în acei ani CED definitivase în linii mari, misiunea pentru care fusese înfiinţată şi cu capacitatea disponibilă s-a alăturat eforturilor Primăriei oraşului Sulina, în mod deosebit pentru realizarea umpluturilor cu materiale extrase din dragaje, pe care le-a depus în incinta oraşului, realizând o dată pentru totdeauna trama actuală a localităţii.

Terenul de fundare al catedralei se prezenta de slabă calitate, aflat în zona de depuneri necontrolate a aluviunilor transportate de Dunăre de-a lungul vremii. Fundaţiile unei construcţii de importanţa unei biserici, cu o încărcare statică importantă asupra terenului de fundaţie, nu putea să se execute decât pe piloţi din lemn. Folosindu-se experienţa şantierului CED în asemenea tipuri de lucrări, piloţii din lemn de stejar creuzotaţi s-au bătut în cuiburi de palei de piloţi pe conturul clădirii proiectate.

Piloţii s-au bătut cu o sonetă mecanică într-o incintă excavată până sub

nivelul minim multianual al Dunării, pentru a lăsa sub variaţia de nivel a apelor capetele piloţilor. Tehnic, distribuţia piloţilor a cuprins conturul clădirii, zidurile despărţitoare, portalul şi alte elemente de greutate din structura bisericii.

Peste capetele piloţilor uniţi în cuiburi cu moaze din dulapi de stejar s-a construit un blocaj masiv din piatră care să cuprindă întreaga înălţime de variaţie a nivelului. Peste acest blocaj s-a zidit din piatră rostuită cu mortar de ciment fundaţia propriu zisă a construcţiei. Pentru a preîntâmpina eventuale tasări în pardoseala bisericii, s-a construit un radier general din piatră, consolidat cu beton turnat pe toată suprafaţa clădirii.

Piatra de calcar pentru blocajul de piatră şi pentru fundaţii, a fost adusă cu barjele de la Tulcea din cariera Bididia a CED.

Arhitectura şi planul bisericii de inspiraţie evident românească, specifice bisericilor de la Galaţi şi Brăila, din Moldova în general, au fost întocmite de arhitectul C. Mihăescu, completate în etape de alţi arhitecţi români.

Zidăria clădirii s-a executat din piatră cioplită la faţa locului pentru câmpurile de zidărie, iar în jurul detaliilor de arhitectură s-a folosit cărămida arsă. Arcurile de descărcare şi arcadele arhitecturale, precum şi turlele bisericii, portalul de la intrare şi coloanele au fost construite din zidărie de cărămidă, cu capitele realizate constructiv din piatră cioplită.

Intrarea României în războaielor balcanice şi apoi în primul război mondial, au întrerupt pentru mai mulţi ani lucrările de construcţii.

Lucrările de terminare a construcţiei au fost reluate în anul 1933, după ce, cu un an înainte la 27 august 1932, cu ocazia unei vizite a Regelui Carol al II - lea, s-a constituit un comitet de iniţiativă pentru strângerea fondurilor necesare terminării construcţiei.

Din comitet au făcut parte : P.S. Episcop Cosma al Dunării de Jos, preşedinte de Onoare; Preot Simion Vârgolici, Parohul parohiei Sulina, preşedinte; P.C. Gala Galaction, membru de onoare; domnii, General Dr. Vasile Panaitescu, Inspector G.ral Sanitar; C.dor Adam Ilie; Gheorghe H. Popescu, fost senator şi primar al oraşului Sulina; Inginer Nicolae Neamţu şi Constantin Corozel, membri.

Comitetul a lansat un Apel către enoriaşii creştini din toată ţara, din rândurile căruia spicuim :

Importanţa lucrării este prea mare pentru ca ea să poată fi terminată numai cu contribuţia materială a locuitorilor din această regiune. Partea interioară a Bisericii, în care nu s-a lucrat aproape nimic, necesită peste două milioane lei.

Trimitem, deci, apelul către această ţară a noastră, unde totdeauna s-au aju-

tat aceste opere, şi-l adresăm tuturor enoriaşilor de bine, rugându-i stăruitor, să dea obolul lor, ori cât ar fi de mic, pentru terminarea acestei istorice ctitorii spre îndeplinire voinţei Celui ce a început-o, adică Regelui Carol I.

Ca urmare a crizei economice interne şi mondiale apelul nu a avut mare succes, astfel că terminarea bisericii s-a amânat până în anul 1938, iar finisajele, pictura interioară şi mobilierul s-au realizat după cel de al doilea război mondial.

Catedrala este frumoasă în sine fără să excelеze prin elemente reprezentative, singurele detalii interesante fiind, la exterior, brâul în torsadă specific mai multor biserici româneşti şi medalioanele exterioare realizate în mozaic.

Interesantă şi totodată bine gândită este aşezarea stranelor în biserică, folosindu-se şi spaţiul dintre coloane, fără să împiedice circulaţia sau ansamblul general al interiorului.

La terminarea catedralei, o mare contribuţie au avut-o fondurile strânse de la enoriaşii din Sulina, deoarece listele de subscripţie naţionale deschise cu ocazia apelului lansat de comitetul de onoare, nu au fost bine susţinute.

În prezent se constată interesul pe care Parohia Ortodoxă a oraşului îl acordă refacerilor de structură şi de tencuieli exterioare, împreună cu vopsirea în culori vii a exteriorului catedralei.

Fosta biserică Sf. Nicolae

Pe strada II - a la nr. 294, se află vechea biserică a oraşului cu hramul Sf. Nicolae, construită în anul 1866, pe locul unei foste biserici din lemn demolată, după târnosirea celei noi. Biserica din lemn fusese singura biserică de la Sulina de rit creştin (lipovenească), cea care a fost protejată în anul 1855 de distrugere ca urmare a represaliilor bricului englez amintite anterior. Pe locul altarului bisericii din lemn s-a ridicat o troiţă, care simbolizează un far.

Biserica construită cu o evidentă influenţă rusească, are un plan treflat cu turla mare ridicată deasupra altarului şi cu cele două turle de clopotniţă, aşezate deasupra portalului de la intrare. În acele vremuri, fiind singura biserică din oraş în care se oficia cultul creştin, a fost declarată de Episcopia de la Galaţi drept biserică catedrală.

În anul 1910, cu ocazia vizitei Regale făcute de Regele Carol I la Sulina, în acest lăcaş, Episcopul Nifon al Dunării de Jos a oficiat slujba de pomenire a vizitei Regale. De aici Regele vizitează şantierul noii Catedrale a oraşului, unde, oficial pune piatra de temelie, iar preotul Gheorghiu ţine o cuvântare. Corul Catedralei condus de preotul Gheorghiu se deplasează pe vaporul CED *Carolus Primus,* unde intonează cântece româneşti şi religioase Reginei

Elisabeta a României aflată la bord.

Construcţia bisericii din 1866 a fost realizată pe fundaţii din piatră din zidărie de cărămidă şi piatră cioplită pe loc, acoperită cu şarpante din lemn pe care reazemă cele trei turle. Acoperişul este din tablă zincată. Turlele sunt construite din lemn ca la majoritatea bisericilor ruseşti din regiune, acoperite numai cu tablă.

Folosirea lemnului la construcţia turlelor şi a şarpantelor, ca cel mai uşor material de construcţie, a permis ca dimensiunile în plan ale turlei mari, să aibă un diametru egal cu lăţimea navei bisericii, ceea ce este un element important în atribuirea stilului, dar şi acoperitor economic la construcţia clădirii.

Biserica a fost reparată în mai multe etape, prima şi cea mai importantă în 1923, când se afla în funcţiune şi mult mai târziu în 1956. După această dată, prin micşorarea numărului de enoriaşi din Sulina, biserica a încetat în mod treptat să mai fie folosită pentru slujbele religioase.

În prezent, biserica este grav deteriorată la structura de rezistenţă din cauza infiltraţiilor şi a igrasiei, tencuiala fiind căzută la interior şi exterior pe treimea inferioară a pereţilor. După cum arată la interior, construcţia mai poate să reziste dacă se vor lua măsuri de consolidare la fundaţii, de tencuire exterioară a pereţilor, de refacere a pardoselii, de întreţinere curentă. Astfel monumentul poate să fie salvat. Acoperişul, fiind o construcţie din lemn, se prezintă în condiţii satisfăcătoare.

Biserica grecească

În acelaşi cvartal de pe strada II - a de la nr. 294, se află Biserica Grecească a comunităţii elene din Sulina cu faţada pe str. Păcii nr. 3.

Biserica este un valoros monument istoric, întreţinută de comunitatea elenă a oraşului, atâta câtă a mai rămas, care, de-a lungul timpului, prin căsătoriile mixte s-a înmulţit sau invers s-a diminuat, slujbele fiind susţinute mai mult în româneşte. Din observaţiile făcute cu ocazia vizitării monumentului, singură instalaţia electrică poate să creeze probleme periculoase.

Biserica poartă evident stilul bisericilor greceşti construite în Dobrogea în sec. al XIX - lea, reprezentat de frontonul stilizat de deasupra intrării. Specific grecesc, biserica are o singură turlă joasă de dimensiuni mici. La faţade, ancadramentul din piatră cu micile frontoane decorative de deasupra ferestrelor zăbrelite, sunt completate de prezenţa unei intrări laterale. Antreul din lemn de la intrare este o construcţie funcţională recentă fără stil. Construcţia este realizată din zidărie de piatră şi cărămidă, cu acoperişul din lemn podit, căptuşit cu tablă

zincată.

În fața bisericii se află, separat de clădire, un turn de clopotniță.

Biserici asemănătoare prin dimensiuni și stil se află și la Constanța, construită în anul 1867, sau cum a fost biserica grecească de la Mangalia, demolată în anul 1958.

Biserica a fost ridicată în anul 1866 pe locul unei foste biserici din lemn azi demolată.

Asemănarea izbitoare dintre biserica de la Sulina și cea de la Constanța, construite în vremea stăpânirii turcești a Dobrogei, ne face să ne gândim că s-au folosit aceleași aprobări ale firmanelor imperiale emise de sultanul Abdul Aziz.

Bisericile sunt surori folosindu-se aceleași planuri și probabil același personal, atât la Constanța cât și la Sulina sau Mangalia.

Stilul bisericilor construite cu o navă centrală și două nave mai înguste laterale, susținute de cinci coloane înalte din zidărie de cărămidă, cu balcon din lemn rezemat cu console din fier forjat, poate să confirme supoziția noastră.

Importantă pentru situația comunității grecești de la Sulina din a doua jumătate a sec. al XIX - lea, este inscripția de la intrare, scrisă pe o placă din marmură cu caractere grecești.

La interior se află oramente interesante și atrăgătoare pentru turiștii care vizitează orașul, dintre care este de remarcat altarul vopsit alb, o altă caracteristică a bisericilor grecești.

O icoană foarte veche - făcătoare de minuni - care reprezintă Sfânta Fecioară cu Pruncul în brațe, are chipurile închise la culoare, simbolizând Schimbarea la Față. Probabil o încercare mai veche de restaurare a chipului Fecioarei și a Pruncului a dat greș.

Odoare de mare valoare donate de enoriașii greci din oraș, sunt unele covoare și tapiserii înrămate și protejate cu sticlă, atârnate pe pereții laterali ai interiorului. Subiectul și inscripția în limba greacă a acestor odoare, îl reprezintă piatra Sfântului Mormânt.

Un frumos baldachin din lemn masiv sculptat cu motive florale funerare, vopsit în alb cu detaliile aurii, este folosit în biserică numai în Vinerea Mare a Paștelui, pentru trecerea pe sub masa ce simbolizează Placa Mormântului. Un baldachin asemănător se află și la Constanța în biserica grecească.

În curtea Bisericii Grecești se află și fosta clădire a școlii elene din Sulina construită în anul 1883. Edificiul poartă în zilele noastre denumirea de Casă Parohială a Bisericii Grecești, după ce de-a lungul timpului a avut mai multe destinații publice după desființarea școlii elene.

Dimensiunile construcţiei cu un singur etaj o recomandă, drept una din cele mai bine păstrate construcţii dintre fostele clădiri din localitate. Fără să aibă un stil arhitectonic deosebit, clădirea a avut o bună compartimentare interioară cu patru încăperi înalte şi bine iluminate de simetria ferestrelor. Spaţiul interior sugerează faptul, că şcoala a avut la data fncţionării ei un număr mare de şcolari, repartizaţi în funcţie de vârstă, selectaţi probabil şi dintre alte etnii aflate în oraş, care prin forţa împrejurărilor învăţau şi limba greacă.

Inscripţia în limba greacă ce se păstrează şi azi pe faţada şcolii, arată că de la construcţia clădirii prin dimensiunile ei, s-a avut în vedere instrucţia tuturor copiilor din Sulina.

Biserica lipovenească

Nu cunoaştem motivul pentru care comunitatea şi-a luat numele în ultimii ani de Ruso - Lipovenească, având în vedere emigrarea forţată a acestei populaţii din Rusia de acum două - trei secole, tocmai din erezia enoriaşilor schimnici de atunci de la credinţa pravoslavnică rusească. Credem că motivul actual este artificial comandat politic.

Este foarte bine cunoscut sentimentul profund religios al acestei comunităţi, care cheamă pe toţi enoriaşii la slujbele de peste zi şi la cele săptămânale, atunci când biserica este arhiplină.

Prin grija comunităţii foarte solidară în tradiţiile vechi de secole, s-a construit o nouă biserică din zidărie de cărămidă, într-un cvartal comun alături de biserica veche din paiantă, astăzi abandonată.

Noua biserică a început să fie construită în anul 1991 cu Hramul Sf. Ap. Petru şi Pavel, sfinţirea şi darea în folosinţă fiind atestată în anul 1995.

Biserica nu are un stil propriu la interior, comparativ altor biserici de acelaşi rit religios din Dobrogea, singurele detalii care o apropie de alte biserici fiind turlele şi exteriorul specific.

Dogma religioasă este slujită cu evlavie de preotul comunităţii, odăjdiile în care este îmbrăcat preotul fiind foarte spectaculoase, amintind de picturile lui Andrei Rubliov. Preotul actual este un bărbat în puterea vârstei sale, cu o talie şi o voce baritonală impunătoare.

Replicile slujbei sunt date în limba rusă de un cor bărbătesc profund muzical. Nu cunoaştem bine motivul pentru care, periodic, unele canoane religioase sunt susţinute de femei tinere, îmbrăcate exclusiv în portul tradiţional al comunităţii. Este impresionant modul în care sunt îmbrăcaţi copii în pragul comuniunii, fetiţele, în special, purtând rochiţe albe brodate cu motive folclorice, toate

purtând un frumos batic pe cap.

Costumaţia specifică lipovenească a femeilor aduce un spor spectaculos de culoare acestei tradiţii religioase, florile de pe imprimeurile stofelor din care sunt confecţionate completate cu modelul confecţiei fustelor şi al bluzelor obligatoriu cu mâneca lungă, a baticurilor, le deosebeşte de culoarea cernită a costumelor enoriaşelor bisericii româneşti.

Spre deosebire de biserica românească şi ea suficient de discriminatorie faţă de femei, tradiţia socială a comunităţii impune unele regului de comportare diferite faţă de cele două sexe, dintre femei şi bărbaţi, din care se desprind unele avantaje în favoarea bărbaţilor, pornind chiar de la accesul în interiorul sfântului lăcaş, la locul destinat femeilor în strană.

Biserica romano catolică

Comunitatea romano catolică din Sulina s-a micşorat considerabil, iar cea protestantă a dispărut din oraş, dar modul în care se prezintă azi biserica dovedeşte că cei care au rămas, se preocupă în limita banilor de care dispun deocamdată doar de aspectul exterior al bisericii.

Construcţia este formată dintr-un ansamblu bazilical cu trei nave la interior, cu un acoperiş unic pe toată lungimea. Interiorul este înalt şi primeşte multă lumină, datorită celor patru ferestre cu vitralii de pe laturile bisericii, grupate în mijlocul navelor înalte.

Biserica este funcţională pentru comunitatea redusă a enoriaşilor catolici, cu cele două rânduri tradiţionale de canapele cu spătar şi cu un mare aghiazmatar la intrare, singurul detaliu care lipseşte de la interior fiind tradiţionala orgă muzicală.

La Sulina a existat la un moment dat pe strada I - a şi o biserică anglicană, care a fost demolată de foarte multă vreme.

Geamia musulmană

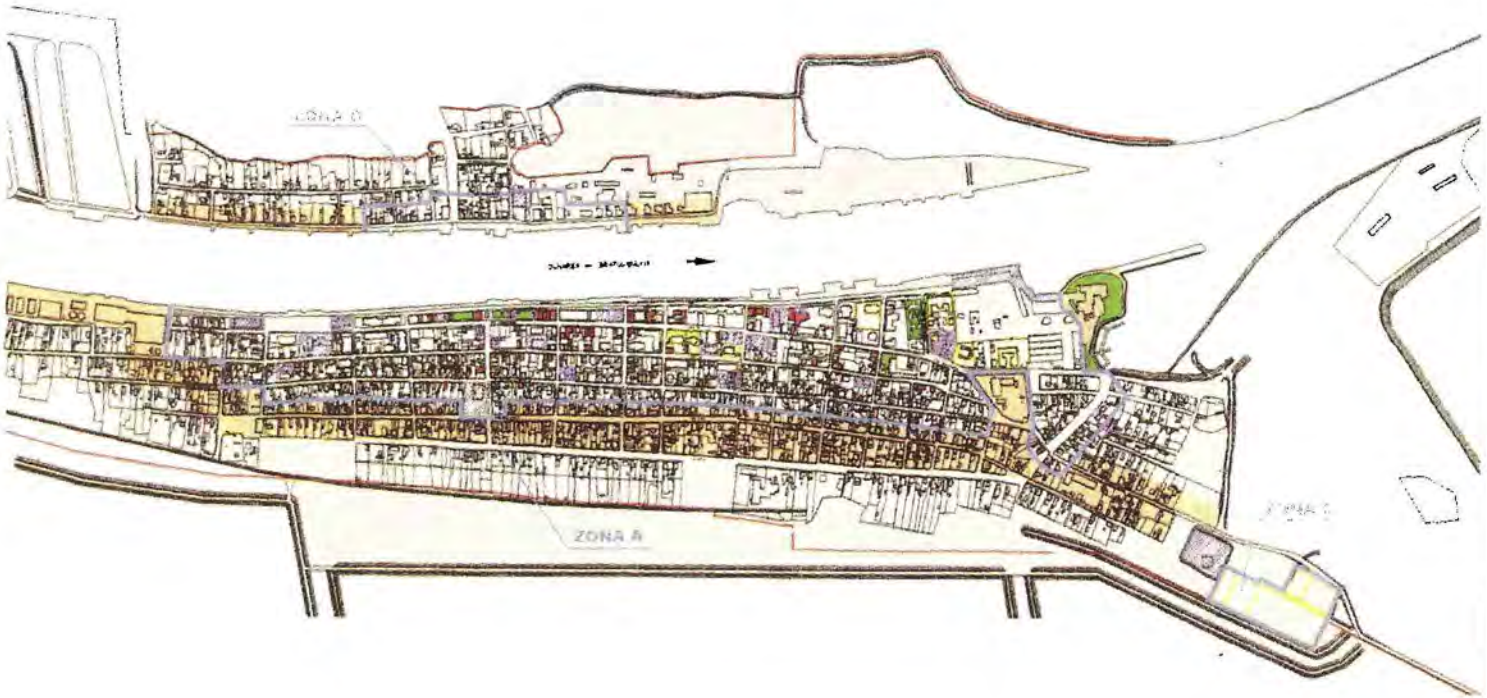
Construită în partea de jos a oraşului, la intersecţia unor străzi importante din spatele Farului Mare, geamia s-a aflat în funcţiune până în vremea celui de al doilea război mondial. Pe măsură ce comunitatea musulmană din oraş s-a diminuat, clădirea a fost părăsită şi demolată prin anii 1948 - 1950.

În zilele noastre, un localnic din Sulina ne-a enumerat doar trei familii de religie musulmană, dintre care o femeie în vârstă fiind cea mai reprezentativă.

***

Monumentele funerare şi cele de cult religios prezentate mai sus, dovedesc faptul că la Sulina a existat viaţă spirituală vreme de peste două secole, indiferent de divinitatea proslăvită de enoriaşii oraşului.

Avem convingerea, că, împreună cu Parohia oraşului aflată sub Înaltul Patronaj al Arhiepiscopiei Tomisului, administraţia locală a Primăriei oraşului Sulina şi enoriaşii din oraş indiferent de confesiune se vor preocupa şi în viitor, de repararea, întreţinerea şi menţinerea acestor monumente, fără de care nu se poate concepe viaţa spirituală a unui oraş civilizat.



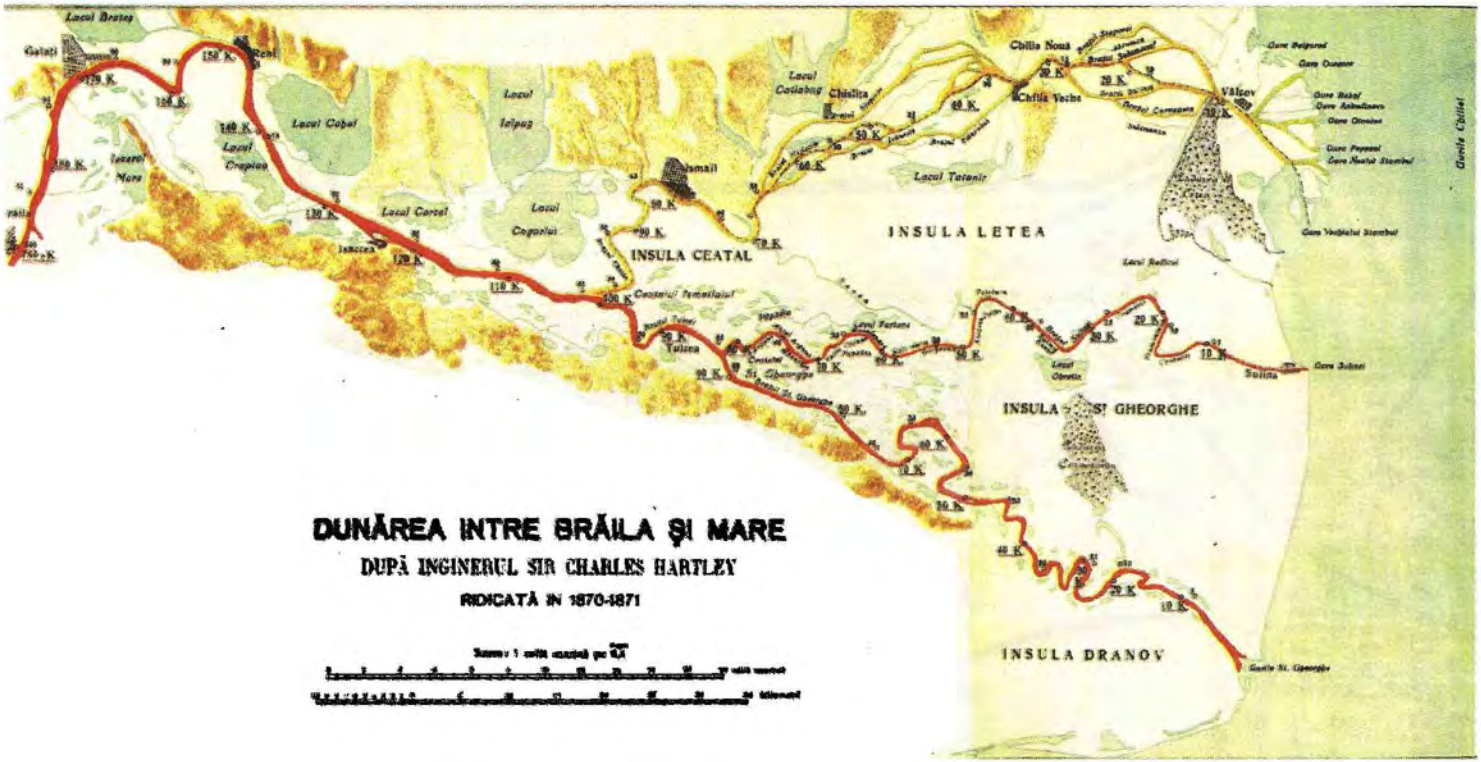
Planşa 1 – Planul cadastral al centrului oraşului Sulina

Zona C - Cimitirul Maritim

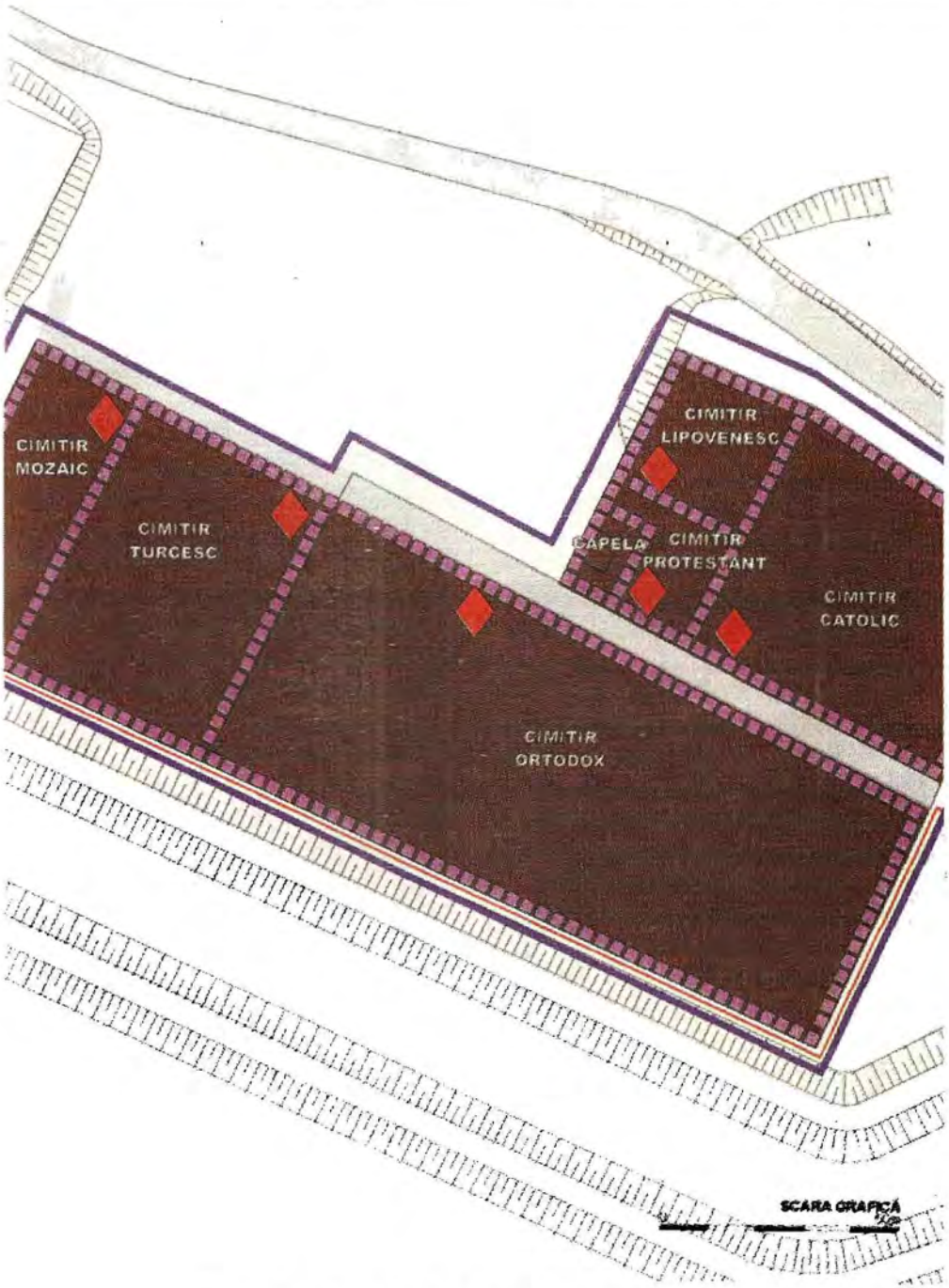
SCARA GRAFICĂ

0 50 100 200 300 400 500 m

(Reproducere după volumul "Sulina Rescue 2000", editat de Fundaţia Prietenii Deltei Dunării)

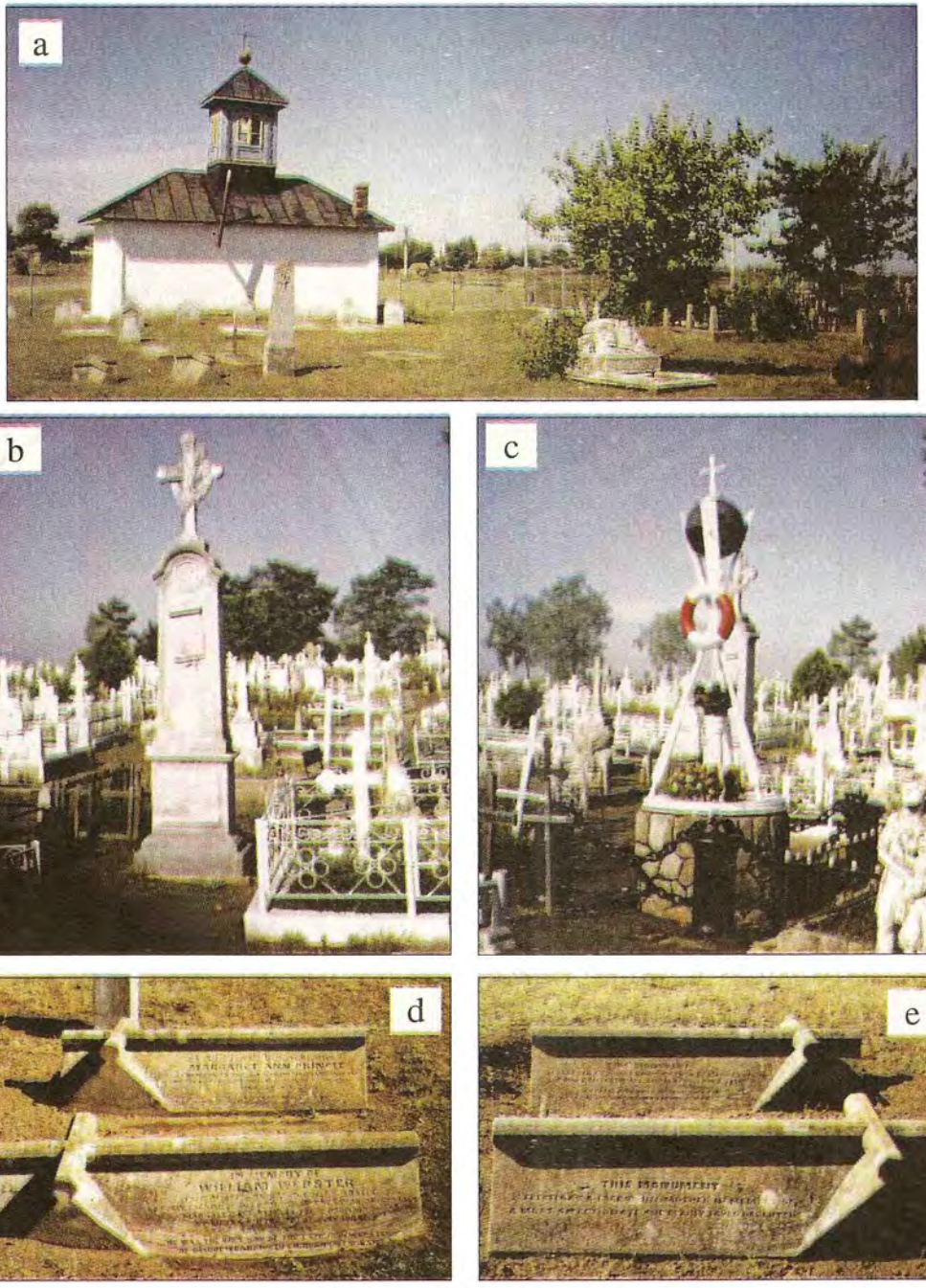


Planşa 2 – Canalul Maritim



Planşa 3 – Plan şi detalii în cimitirile oraşului

(Reproducere idem planşa 1)



Planşa 4 – Legenda cimitirului

a - Capela cimitirului; b - Prinţesa Ecaterina Moruzi; c - Cpt. C-dorul Mihail Drăghicescu; d, e - Legenda îndrăgostiţilor din Sulina, William Webster şi Margaret Ann Princle.

Planşa 5 – Funcţionarii Comisiei Europene a Dunării (I)

a

b

c

a - William Simpson, Contramaistrul construcţiilor de la Sulina;
b - E. L. C. Magnussen, Inginer rezident;
c - Giovanni Matteucci, Directorul Casei de navigaţie;
d - Abraham Farrar, Şeful Şantierului Naval Sulina ;
e - David Baird, Căpitan de vapor la Sulina.

d

e

Planşa 6 – Funcţionarii Comisiei Europene a Dunării (II)

f

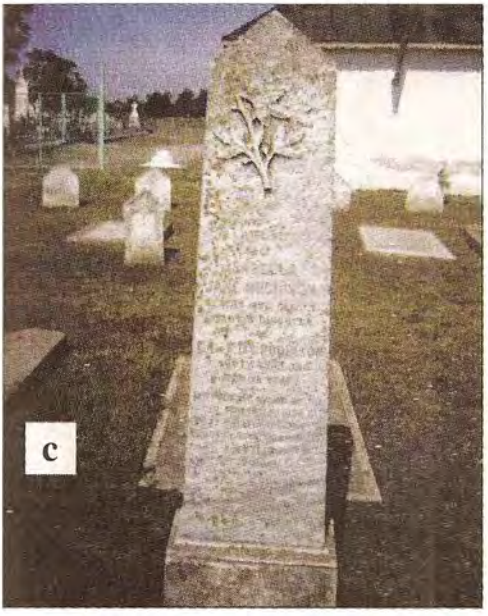
g

h

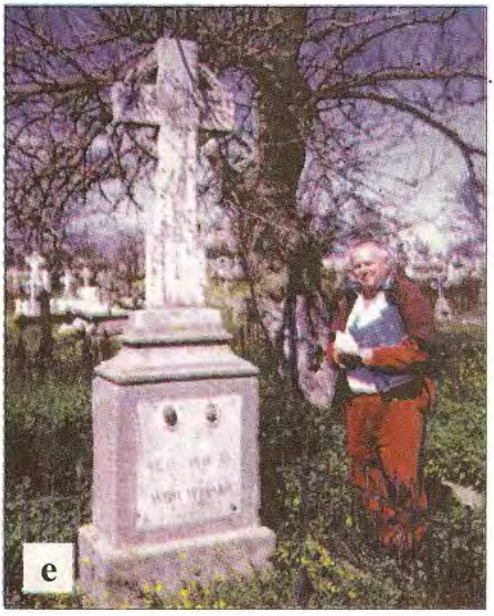
f - Thomas Rutherford, Şef mecanic;
g - Michael Schnell. Pilot de Dunăre;
h - Giuseppe Grigorevich, Căpitan de vapor.
i - Azarian Efendi, poliţaiul oraşului;
j - Abraham Gottfried, casierul Casei de Navigaţie

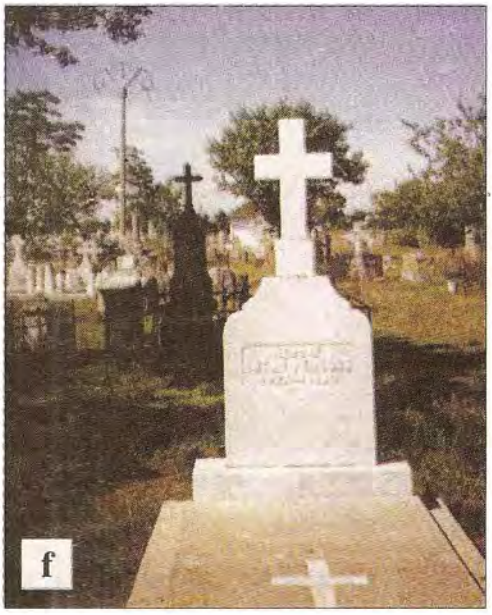
Planșa 7 – Familiile funcționarilor Comisiei Europene a Dunării (I)

a - William Smith, drama unei familii;
b - Emilie Louise Jackson, născută la Galați;
c - Isabella Jane Robinson;
d - Maria P. Sinovich, mama unei vechi familii de sulineni.

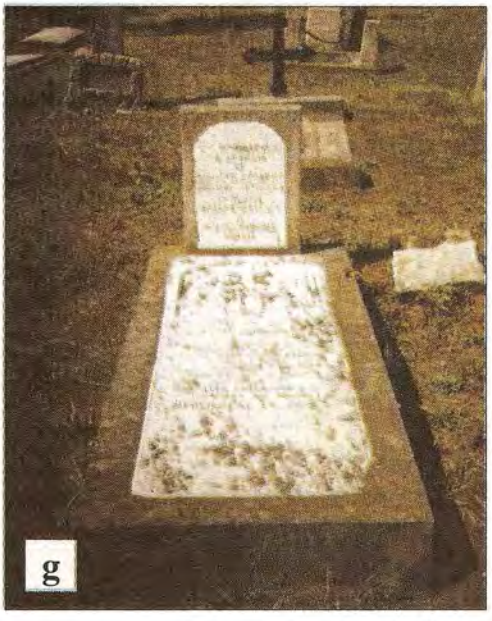


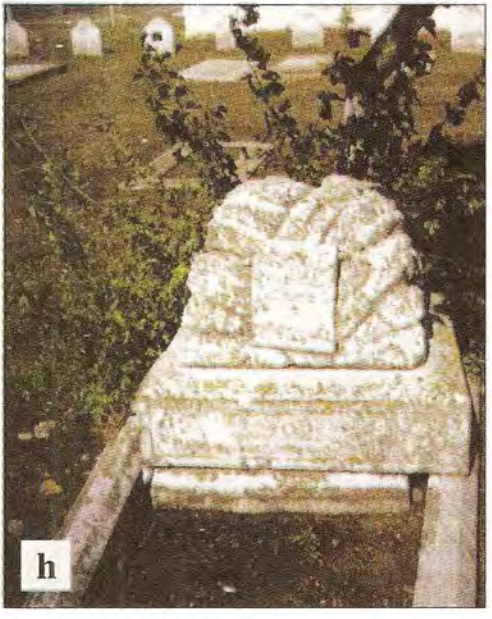
Planşa 8 – Familiile funcţionarilor Comisiei Europene a Dunării (II)





e - Familia Matteo Petruşko, bunicul şi fiul. Înalţi funcţionari în porto - franco la Sulina;
f - Avocatul Anton Petruşco ultimul descendent; (Autorul cărţii lângă monument)





g - Familia Caruana, o familie de italieni;
h - Monument din marmură neidentificat.

Planşa 9 – Cimitirul eroilor

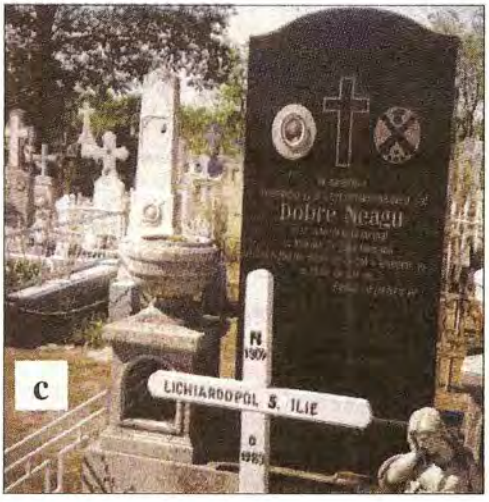
a - Crucea eroilor marinari ridicată de Liga Navală Română

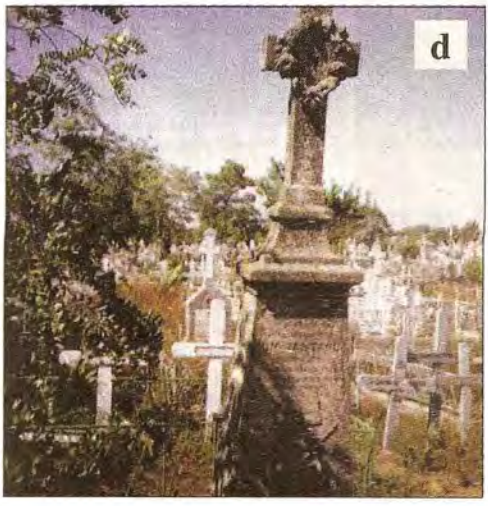
b - Monumentul eroilor din Cimitir

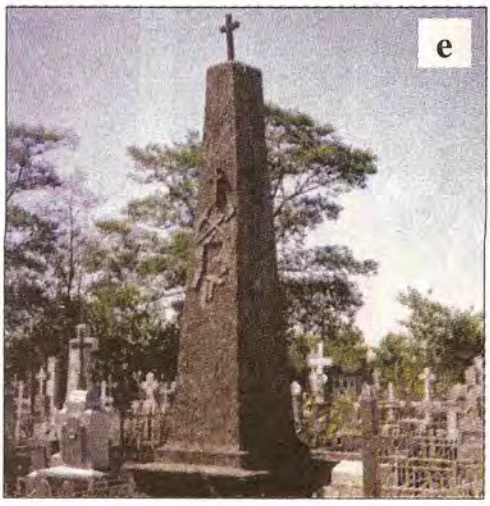
c - Dobre Neagu, maistru principal, erou militar

d - Ion Ţânţaru, pilot la bara Sulina

e - Ofiţer anonim cu însemnele armei geniului pe monument;

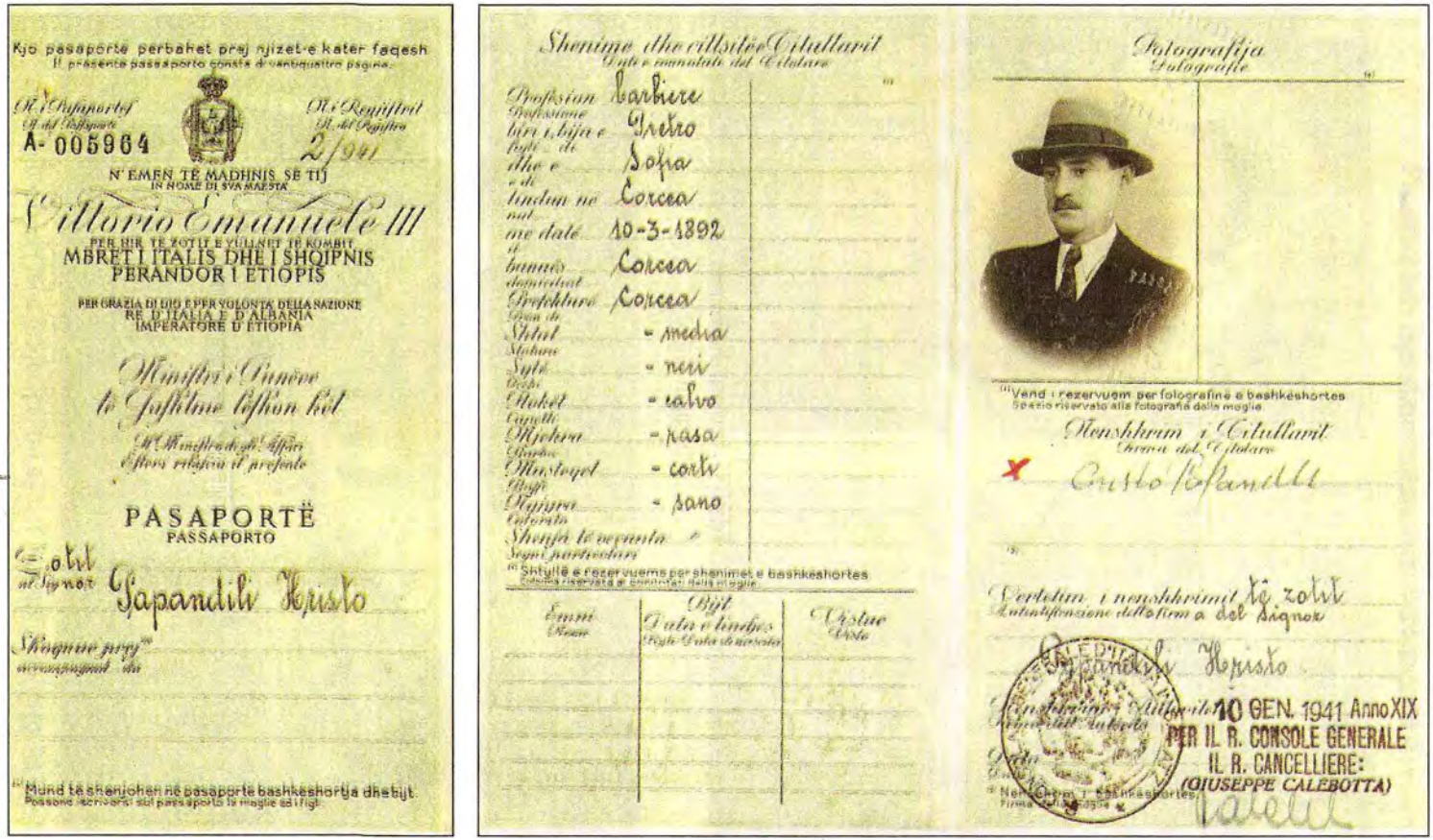






Planşa 10 – Monumente greceşti din cimitir

a - Ghiorghios Kontoguris, piratul din Sulina
b - Miltiade Sovronos, Comerciant din Sulina. Propietar de nave
c - Familia Liosatos. Şase fraţi sub acelaş monument
d - Andrei Kaliberovici, aromân din Korciţa - Kosovo
e - Apostolos Kalligas



Kjo pasaporte perbahet prej njizet-e kater faqesh
Il presente passaporto consta di ventiquattro pagine.

R. Pasaportë
A- 005964

R. Regjistrit
2/941

N' EMEN TË MADHNIS SË TIJ
IN NOME DI SUA MAESTÀ

Vittorio Emanuele III

PER HIR TË ZOTIT E VULLNETIT TË KOMBIT
MBRET I ITALIS DHE I SHQIPNIS
PERANDOR I ETIOPIS

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA E D'ALBANIA
IMPERATORE D'ETIOPIA

Ministri i Punvet
te Jashtme Lejon kët

PASAPORTË
PASSAPORTO

Zotit
Sig.nor Papandili Hristo

Shoqnue prej
accompagnat da

Mund të shenjohen në pasaporte bashkëshortja dhe bijt.
Possono iscriversi sul passaporto la moglie ed i figli.

Shenime dhe cilsitë e Titullarit
Note e connotati del Titolare

Profesion Barbiere
Professione
biri i, bija e Gretro
figlio di,
dhe e Sofia
e di
lindun ne Corcea
nel
me datë 10-3-1892
il
banues Corcea
domiciliato
Prefektura Corcea
Gen. di
Shtat - mesëm
Statura
Sytë - neri
Occhi
Flokë - calvo
Capelli
Mjekra - pasa
Barba
Mustoqet - corte
Baffi
Dhëmbët - sano
Dentatura
Shenja të veçanta
Segni particolari

Shtytllë e rezervuem per shenimet e bashkeshortes
Colonna riservata al connotati della moglie

Emni Nome	Bijt Data e lindjes (Figli Data di nascita)	Gjinia Sesso

Fotografija
Fotografia

Vend i rezervuem per fotografinë e bashkëshortes
Spazio riservato alla fotografia della moglie

Nenshkrimi i Titullarit
Firma del Titolare

Christo Papandili

Verteton i nenshkrimit të zotit
L'autenticazione della firma è del Signor

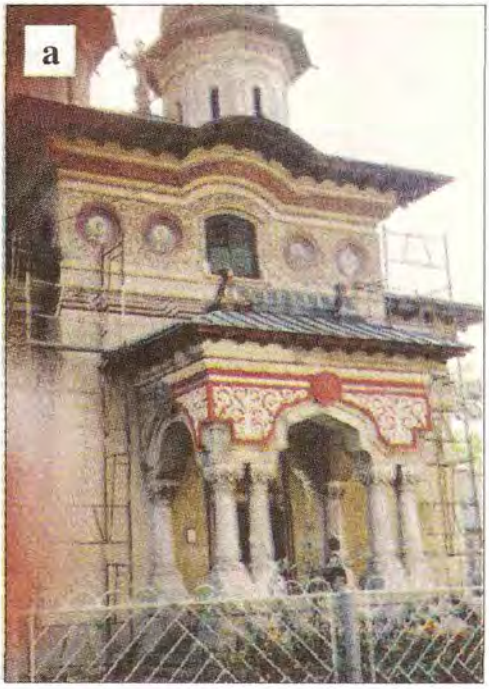
Papandili Hristo

10 GEN. 1941 Anno XIX
PER IL R. CONSOLE GENERALE
IL R. CANCELLIERE:
(GIUSEPPE CALEBOTTA)

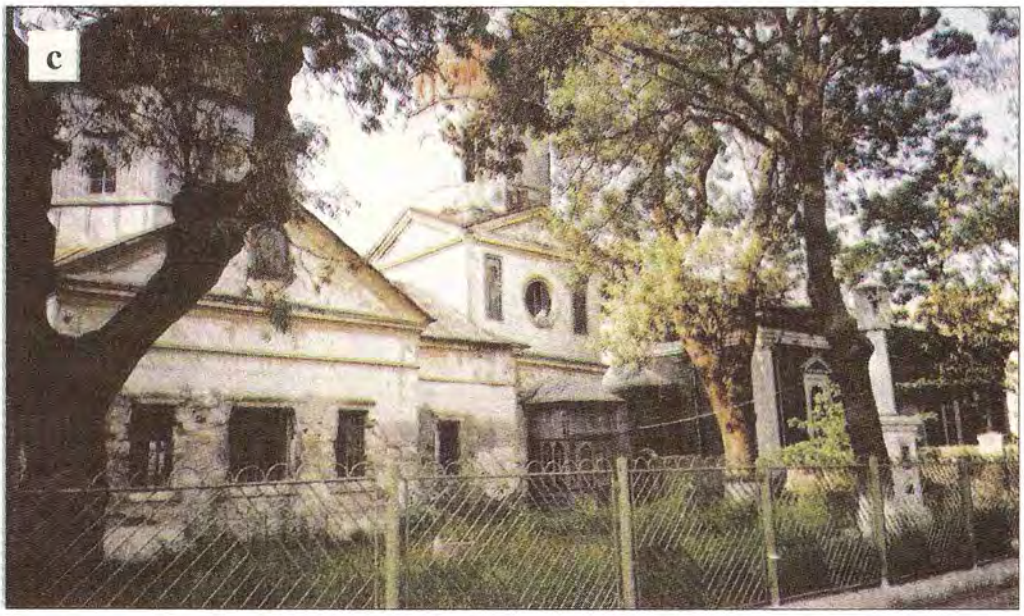
Nënshkrimi i bashkëshortes
Firma della moglie

Planşa 11 – Hristo Papandili, frizerul oraşului Sulina

Planşa 12 – Bisericile româneşti din Sulina

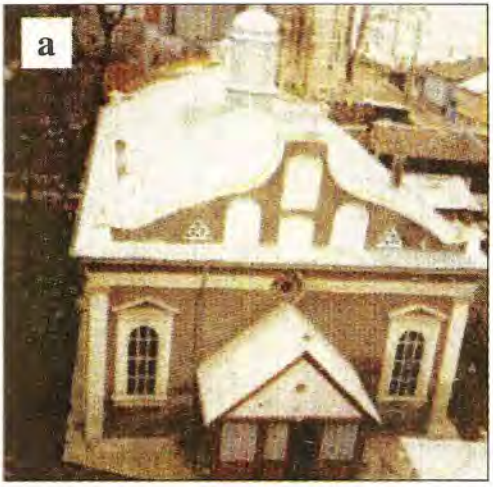


a, b – Catedrala "Sfântul Nicolae"



c – Fosta biserică a oraşului. În faţă troiţa pe locul unei biserici din lemn.

Planşa 13 – Biserica grecească şi şcoala greacă



BISERICA GRECEASCA „SF. NICOLAE"[a]

ΤΟΝ ΔΕ ΞΟΙ Υ ΨΚΔΑΤΗ ΑΝΑΚΤΙ ΝΑΟΝ
ΑΝΕΘΗΚΕ ΕΛΛΚΟΙΝΟΤ ΗΞ ΞΟΥΛΙΝΑ
ΚΛΛΛΕΙ ΛΑΜΓΟΜΕΝΟΝ.
ΑΛΛΑ ΞΥ ΓΟΥ ΧΑΤ ΕΕΙΞ ΑΟΜΟΥ ΕΞΞΙ
ΓΑΡ ΟΥ ΓΕΡΙΛΗΠΤΟΞ ΟΥ ΡΛΝΟΝ ΗΔΕ
ΡΕΗΝ ΑΜΟΙΞ ΕΧΩΝ ΓΑΛΑΛΜΑΙΞ ΕΙΞ ΔΟΜΟΞ
ΕΝ ΤΙ ΕΑΟΞ ΧΑΡΙΕΝ ΚΛΛΟΝ ΑΡΚΙΟΝ Η.ΛΗΞ

ΑΞΠΙΛΟΞΕΥΞΕΒΕΝ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΗ ΚΑΡΑΙΗ.
ΤΩ ΤΟΙ ΝΑΟΝ ΕΞΑΙΕΝ ΤΟΝ ΑΕ ΘΑΜΙΖΟΜΕΝ
ΩΞ ΤΕ ΔΟΕΤΡΟΝ.

ΚΑΙ

ΞΜΗΧΟΝΤΕΣ ΨΥΧΑΞ ΚΑΙ ΚΑΘΑΓΝΙΖΟΜΕΝΟΙ.
Ω ΜΑΚΑΡ ΑΛΛ ΕΘΕΛΘΙ ΘΕΡΑΠΟΝΤΕ ΙΝ ΕΝΑΟΙ
ΝΑΙΕ ΙΝ ΝΙΚΟΛΕΩ ΘΕΙΟΞ ΕΥΓΜΑΞΙ ΚΑΜΓΤΟΜΕΝΟΙΞ
ΕΝ ΕΤΕΙ ΞΩΤΝΡΙΩ ΑΩΞΧ

1867

c

a – Biserica grecească "Sf. Nicolae;"

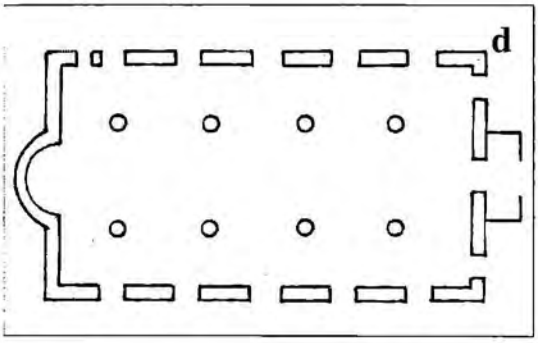
b – Şcoala greacă şi clopotniţa;

c – Inscripţie în naosul Bisericii greceşti;

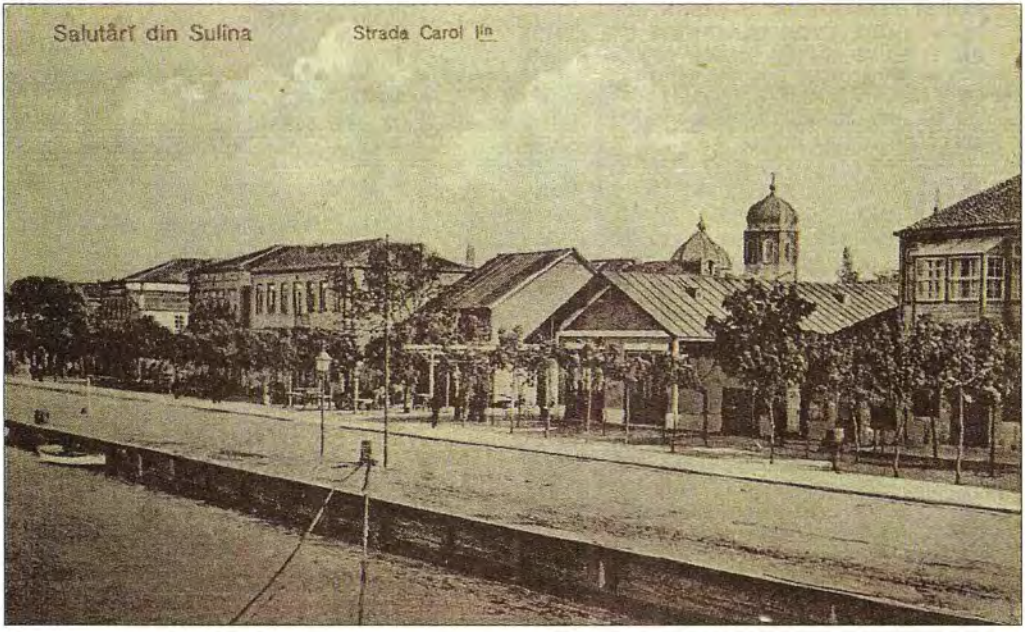
d – Planul Bisericii greceşti, asemănător cu planul Bisericii greceşti din Constanţa;

e – Inscripţie pe peretele şcolii.

(Reproducerea idem planşa 1)

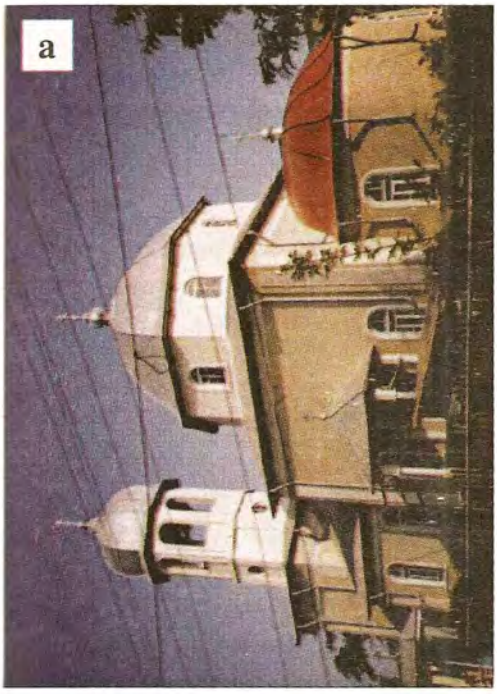


Planşa 14 – Construcţii publice la Sulina



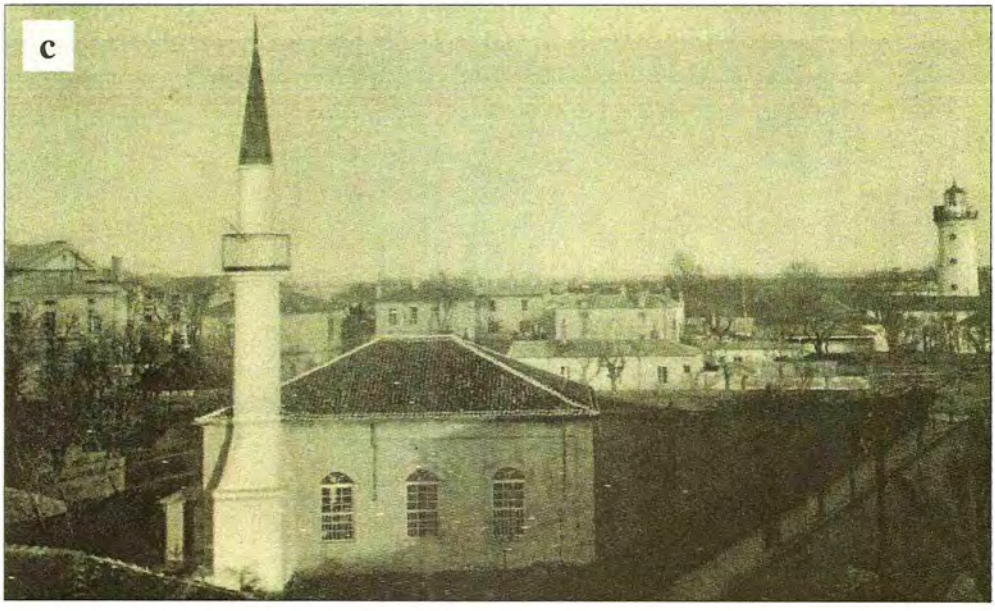
Cărţi poştale ilustrate din colecţia Marinel Chiriac - Constanţa

Planşa 15 – Biserica lipovenească , Biserica romano-catolică şi Geamia musulmană



a – Noua biserică lipovenească;

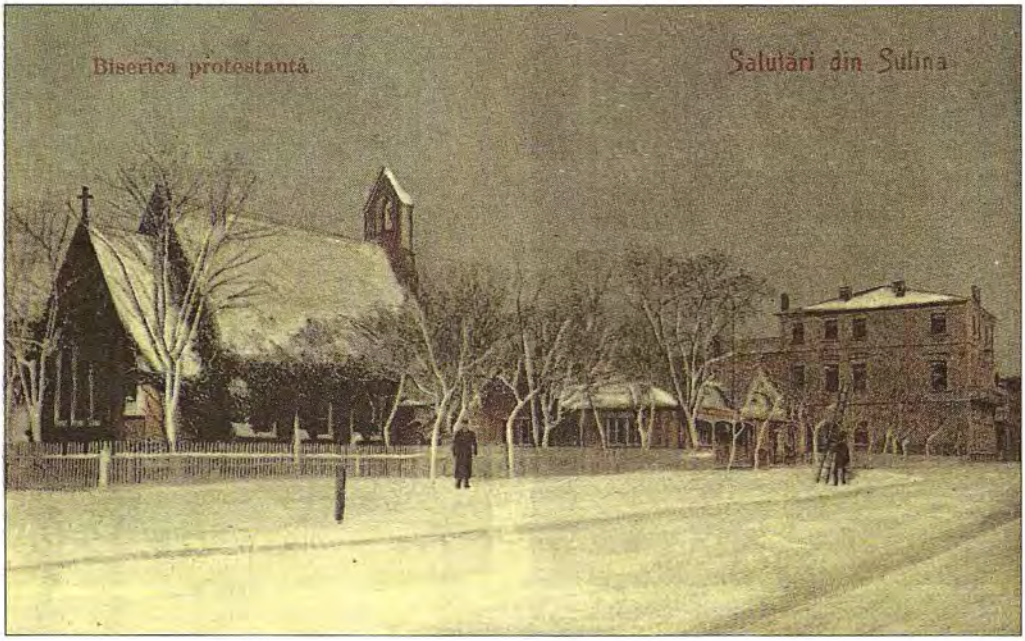
b – Biserica Romano-Catolică;

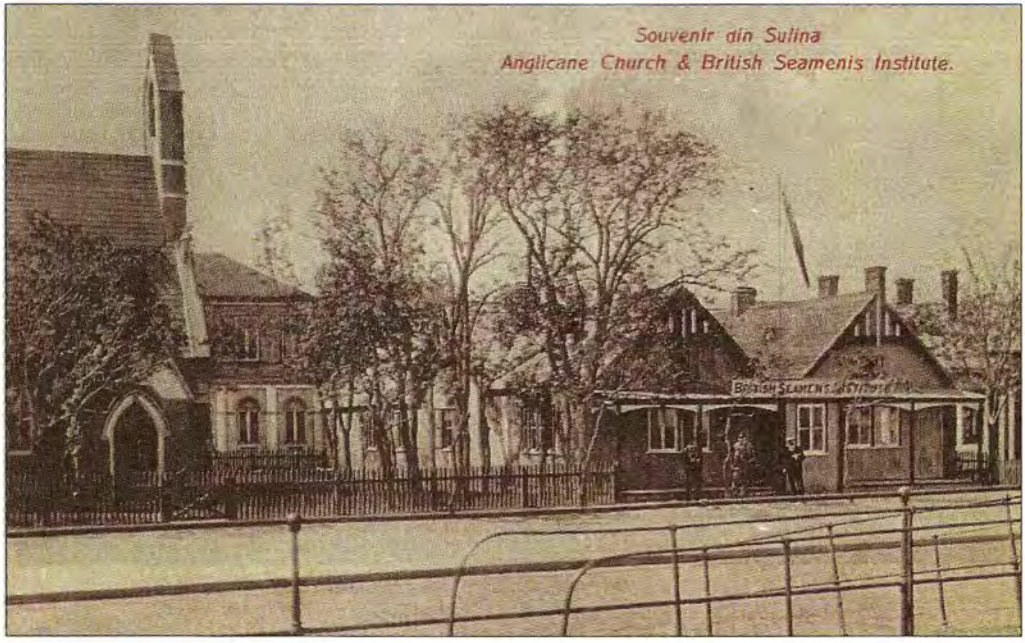


c – Fosta Geamie musulmană

Planşa 16 – Capela Anglicană şi British Seamen's Institute

(Colecţia Marinel Chiriac - Constanţa)





Capitolul II

COMISIA EUROPEANĂ A DUNĂRII

PORNIND DE LA O PLACĂ DIN BRONZ

La intrarea în monumentul restaurat al Farului Mare de la Sulina, se află montată o placă mare din bronz cu dimensiunile 1,40 x 0,85 x 0,02 m, care consemnează actul de constituire al ***Comisiei Europene a Dunării - CED.*** Placa turnată cu chenar înalt de 0,5 cm şi cu colţuri curbate pe un sfert de cerc la cele patru colţuri, este fixată cu 6 buloane cu cap semisferic pe lângă chenar.

Pe placă se află o inscripţie în limba franceză a sec. al XIX - lea, care aminteşte de statele participante la semnarea ***Tratatului de Pace de la Paris din anul 1856*** şi de personalul diplomatic al epocii, care au concretizat hotărârile tratatului privind înfiinţarea CED.

Tratatul s-a încheiat în clădirea Minsterului de Externe al Franţei de la Paris.

Inscripţia are 21 de rânduri numerotate de noi arbitrar, scrise în grafia franceză cu litere majuscule (capitale) cu trei dimensiuni de litere; două rânduri cu litere mai mari, adică titlul plăcii pe primul rând şi puterile semnatare ale tratatului pe rândul şapte; literele capitale de început ale denumiririi statelor semnatare, datele calendaristice şi începutul numelor persoanelor menţionate în inscripţie, au o a doua dimensiune, mai înaltă şi boldată; iar textul comun are cea de a treia dimensiune.

Inscripţia:

LA COMMISSION EUROPÉENNE, *(r. 1, n.n.)*

INSTITUÉE PAR LE TRAITÉ DE PARIS DU **30** MARS **1856**
POUR AMÉLIORER LA NAVIGABILITÉ
DES EMBOUCHOURES DU DANUBE
A CONSTRUIT CES DIGUES ET CE PHARE *(r. 5)*
ACHEVÉS AU MOIS DE NOVEMBRE **1870**

LES PUSSANCES SIGNATAIRES DU TRAITÉ *(r. 7)*

AYANT ÉTÉ REPRÉSENTÉES SUCCESSIVEMENT
L' **A**UTRICHE – **H**ONGRIE PAR LES CHEV. DE **B**EOKE ET DE
KREMER ET LE B^{ON} DE **P**OTTENBURG – LA **F**RANCE PAR *(r. 10)*
ED. **E**NGELHARDT ET LE B^{ON} D' **A**VRIL – LA **G**RANDE – **B**RE –
TAGNE PAR J. **S**TOKES – LA **P**RUSSE ET LA CONF. DE
L' **A**LLEMAGNE DU N. PAR H. **B**ITTER A. **S**AINT – PIERRE LE
C^{T} – DE **K**EYSERLING – RAUTENBURG ET J. DE **R**ADOWITZ –
LA **R**USSIE PAR LE B^{ON} D' **O**FFENBERG – LA **S**ARDAIGNE *(r. 15)*
ET L' **I**TALIE PAR LE M^{IS} D'**A**STE LE CHEV. **S**TRAMBIO LE
C^{T}. **T**ECCIO DI BAJO LE COMM. **S**USINNO ET LE CHEV.
BERIO – ET LA **T**URQUIE PAR **O**MER – FEUVZI **R**ACHID **S**ABRI
AHMET RASSIM ET **S**ULEYMAN PACHAS ET **I**SMAIL BEY –
SIR C. A . **H**ARTLEY ÉTANT INGÉNIÉUR EN CHEF *(r. 20)*
ET EDM. **M**OHLER SECRÉTAIRE – GÉNÉRAL
Traducere :

COMISIA EUROPEANĂ
constituită prin Tratatul de la Paris din 30 martie 1856
pentru îmbunătăţirea navigabilităţii
gurilor Dunării
a construit aceste diguri şi acest Far
terminat *(pus în funcţiune, n.n.)* în luna noiembrie 1870

PUTERILE SEMNATARE ALE TRATATULUI
fiind reprezentate în ordine *(alfabetică, n.n.)*
Austro - Ungaria prin Cav. de Beoke şi de
Kremer şi de B^{on} de Pottenburg – Franţa prin
Ed. Engelhardt şi prin B^{on} d´ Avril – Marea Bri-
tanie prin J. Stokes – Prussia şi Conf.
Germaniei de N. prin H. Bitter A. Saint - Pierre
C^{T} - de Keyserling - Rautenberg şi de J. de Radowitz –
Rusia prin Bon d´Offenberg – Sardinia
şi Italia prin M^{is} d´ Aste Cav. Strambio
C^{T}. Teccio di Bajo Comm.Sussino şi Cav.
Berio – şi Turcia prin Omer - Feuzi Raşid Sabri
Ahmet Rasim şi Suleiman - Paşale - şi Ismail Bey –
Sir C. A. Hartley fiind inginer şef
şi Edm. Mohler secretar general (t.n).

Dicţionar de termeni utilizaţi în inscripţie:

Cav., Cavaler = titlu nobiliar laic acordat unor persoane în centrul Europei, purtătoarele unor decoraţii importante;

B ON , - Baron = titlu nobiliar superior titlului de cavaler;

Prusia şi Confederaţia Germaniei = Uniunea de state germane constituită în 1815, urmată de formarea Confederaţiei Germaniei de Nord condusă de Prusia (1866);

C T, - Conte = Titlu de noblețe ereditar cu gradul cuprins între baron şi prinţ (în Germania şi Rusia);

M IS, - Marquis = Titlu de noblețe ereditar în Europa apuseană, aflat între cel de conte şi duce;

Sardinia, Regatul = Piemont, regat constituit după unificare (*rissorgimentto* 1820 - 1870), devenit Italia după unirea cu Lombardia (1859) şi cu Sicilia după insurecţia lui Garibaldi (1861), reunite sub Regele Victor Emanuel al II - lea din dinastia de Savoia.

Comm. - Commandante = Grad militar revoluţionar acordat în trupele lui Garibaldi;

Paşă, paşale (pl) = Titlu laic acordat în trecut de către Sultan înalţilor demnitari turci;

Bey = Guvernator al unei provincii în Imperiul otoman;

Sir = Titlu care precedează în terminologia britanică numele cavalerilor şi al baronilor.

Consul = Persoană numită de un stat mandatar ca reprezentant oficial în alt stat, care apără interesele statului mandatar şi ale cetăţenilor acestuia.

TRATATUL DE PACE DE LA PARIS

Tratatul a fost încheiat la 18 / 30 martie 1856, în urma dezbaterilor Conferinţei de la Paris care a pus capăt Războiului Crimeei.

Tratatul prevedea, printre alte probleme internaţionale europene: evacuarea Crimeei de către aliaţii învingători în război; restituirea a trei judeţe din sudul Basarabiei către Moldova; acordarea unor amnistii; neutralizarea Mării Negre; libertatea de navigaţie pe Dunăre; şi înfiinţarea Comisiei Europene a Dunării, CED.

Tratatul mai prevedea constituirea unei alte comisii numită Comisia Riveranilor Dunării, cu atribuţiuni ale statelor străbătute de fluviul Dunărea prin Europa, de la Ulm din Germania până la Brăila.

În ansamblu, prevederile Tratatului de la Paris referitoare la Dunăre, deşi au

promovat tendinţele de dominaţie ale marilor puteri şi de nesocotire a drepturilor Principatelor Române ca stăpâne la gurile Dunării, marchează un progres în abordarea problemei Principatelor şi a Dunării care le mărginea (art. 15 - 18), reglementând pentru prima oară navigaţia pe Dunăre pe baza unei convenţii internaţionale multilaterale.

Printre prevederile tratatului: .....,

Art. 15. *Documentele Congresului de la Viena* (din 1855, n.n.), *au stabilit că în cadrul principiilor destinate reglementărilor navigaţiei pe Dunăre ..... . Puterile Contractante au stipulat ...., că în viitor ..... vor fi ..... aplicate şi în cazul Dunării şi a gurilor sale de la vărsare. ..... aceaste dispoziţii fac parte ...: din dreptul public european, ... sub garanţia lor.*

Navigaţia pe Dunăre nu va putea fi supusă la nici o piedică sau îndatorire, ... În consecinţă navigaţia nu va fi supusă nici unei taxe .... . Reglementările de poliţie sau de carantină se vor stabili ..... , de a favoriza atât cât va fi posibil circulaţia navelor. .... , nu va fi adus nici un obstacol...., la libera navigaţie.

Art. 16. *In scopul realizării ....* (art. 15 n.n.), *o Comisie din ţările, ...* (v. inscripţia, n.n.) *vor fi reprezentate de câte un delegat şi va fi însărcinată să execute lucrările necesare în aval de Isaccea, pentru degajarea gurilor de vărsare ale Dunării, inclusiv porţiuni din din suprafaţa maritimă înconjurătoare; .... ; Pentru acoperirea cheltuielilor acestor lucrări, ..., se vor stabili contribuţii convenabile ...., că toate pavilioanele .... , vor fi tratate în mod egal, ...*

Art. 18. *Este de aşteptat că Comisia Europeană îşi va îndeplini însărcinarea sa ...., într-un interval de doi ani.*

Statele europene care au semnat tratatul au fost : ***Anglia, Austria, Franţa, Prusia, Sardinia, Rusia*** *şi* ***Turcia.***

DESPRE FUNCŢIONAREA CED ŞI DELEGAŢII STATELOR EUROPENE

Comisia Europeană a Dunării s-a constituit cu reşedinţa la Galaţi la 4 noiembrie 1856.

La prima şedinţă a Comisiei au participat din partea statelor semnatare a Tratatului de Pace, delegaţii permanenţi din tabelul de mai jos.

După cucerirea independenţei de stat din anul 1877 şi realipirea Dobrogei la România din anul 1878, Statul Român a devenit membru de drept al CED. Până atunci doar Principatul Moldovei avusese doar un rol consultativ sub suzeranitate otomană.

Declanşarea războaielor balcanice în anul 1913 şi apoi a primului război mondial, în care au fost implicate ca adversari chiar statele semnatare ale trata-

tului, reunite de data aceasta în două mari alianțe europene beligerante, Antanta și Puterile Centrale, a încetinit sau chiar a stopat funcționarea Comisiei.

Până în anul 1921, activitatea Comisiei a fost coordonată de Antantă împreună cu România.

Din protocoalele ședințelor Comitetului Executiv semnate vreme de peste 50 de ani, am extras câteva nume ale membrilor permanenți ai statelor participante, în interval, putând exista și alte personalități participante dar cu o activitate mai redusă.

Delegații permanenți ai Comisiei Europene a Dunării:

Data	Austria	Franta	Anglia	Germania	Rusia	Italia	Turcia	România
1	2	3	4	5	6	7	8	9
04.11 1856	Beoke	Engelhardt	Stockes	Bitter	d'Offenberg	d'Aste	Omer Pasa	-
26.04 1867	Kremer	d'Avril	Stockes	S. Pierre	d'Offenberg	Susino	A. Rassim	-
01.08 1873	Schlechta	d'Avril	Gordon	de Pfuel	Zinoviev	Berio	Fahri	-
01.09 1887	Boleslawschi	de Reverseaux	Sanderson	de Pfuel	Romanenko	Riva	Artur Efendi	G.I. Ghika
19. 05 1894	Gsiller	Cogordan	Sanderson	A. Raffauf	Lodigensky	Tesi	Azarian Efendi	Pencovici
24.05 1894	Gsiller	Corgodan	Sanderson	A. Raffauf	Lodigensky	Tesi	Azarian Efendi	Pencovici
18. 11 1894	Gsiller	Corgodan	Sanderson	A. Raffauf	Lodigensky	Tesi	Azarian Efendi	Pencovici
21.05 1895	Gsiller	Sienkiewicz	Col. Trotter	A. Raffauf	Lodigensky	Tesi	Azarian Efendi	Pencovici
30.10 1897	Borhek	Paillard	Col. Tratter	Loeher	Lodigensky	Tesi	Azarian Efendi	Pencovici
20.10 1901	Borhek	Paillard	Col. Trotter	Loeher	Lodigensky	Pappalepore	Azarian Efendi	Pencovici
20.10 1902	Borhek	Paillard	Col. Trotter	Loeher	Lobanow	Pappalepore	Azarian Efendi	Pencovici
26.11 1907	Borhek	Deville	Hamilton	Loeher	Kartamyschew	E. Acton	Azarian Efendi	G.C. Nanu
04.05 1908	Borhek	Deville	Hamilton	Marheinecke	Kartamyschew	E. Acton	Azarian Efendi	G.C. Nanu
16.05 1908	Borhek	Deville	Hamilton	Marheinecke	Kartamyschew	E. Acton	Azarian Efendi	G.C. Nanu
13.05 1912	Loeher	Deville	Hamilton	Marheinecke	Kartamyschew	E. Acton	Azarian Efendi	G.C. Nanu

Personalitățile amintite în inscripția din 1870, se aflau la acea vreme în Principatele Române la Galați sau la București, unde îndeplineau funcțiile de consuli ai statelor respective.

Date biografice ale diplomaților menționați pe placa din bronz

Austria devenită din anul 1866 Austro – Ungaria

Cavalerul de Beoke și de Kremer (1856 – 1867); (1868) și baronul de Pottenburg (1869 – 1870) au fost consuli la Galați.

Consulul austriac la București în anul 1866 a fost baronul von Eder.

Franța : Ed. de Engelhardt consul la Galați (1856 – 1866) și baronul d´Avril, trimis diplomatic al Franței acreditat la București (1867 – 1876).

BARONUL ADOLPHE D´AVRIL (1822 - 1904)

De persoana baronului d´Avril, sunt legate la București unele evenimente în legătură cu consolidarea pentru prima oară în istorie a relațiilor franco - române.

În fața Academiei Române, baronul a susținut mai multe conferințe și a prezentat prima ridicare topografică a Dobrogei, întocmită de armata franceză în timpul războiului Crimeei (1855) cunoscută ulterior sub numele de ***Harta Avril.***

La întocmirea hărții Avril în anul 1855, au participat din partea armatei franceze care opera în Dobrogea, ing. Leon Louise Lalanne, ing. Jules Michel, dr. Camille Allard și viitorul inginer român C. Aninoșanu, devenit în anul 1866, după studii de inginerie la Paris, Inginer Inspector General în MLP la București.

Pe baza acestei ridicări topografice care reprezină harta fizică a Văii Carasu și Dunărea între Rasova și Cernavodă, s-a construit în același an drumul militar francez Rasova - Constanța, pentru aprovizionarea din Dobrogea și de pe Dunăre a armatei franceze, care opera în Crimeea. Autorii hărții menționați mai sus aveau tabăra militară la Constanța.

În anul 1871, baronul Adolphe d´Avril a fost ales membru de onoare al Academiei Române.

Marea Britanie : Maiorul John Stokes a devenit consul al Angliei la Galați (1856 – 1871) și reprezentant permanent pe lângă CED.

JOHN STOKES (1820 - 1902).

A fost ofițer în trupele auxiliare britanice și în momentul delegației lui pe lângă CED, purta gradul de maior.

Anterior a lucrat doi ani în Dobrogea, unde participase împreună cu ing. Charles Lidell la proiectarea portului Constanța (1854 - 1855), în varianta con-

strucţiei sale de către societatea Danube and Black Sea Railway Co. Ltd.

Împreună cu Ch. Lidell a făcut observaţii meteorologice asupra vânturilor care acţionau asupra Constanţei, întocmind o diagramă a frecvenţei vânturilor repartizate pe zilele anului, prima de acest fel privind datele meteorologice de la Constanţa.

Transferul lui John Stokes la Galaţi, s-a făcut prin înţelegerea dintre John Trewor Barkley, fostul inginer şef al DBSR de la Constanţa şi Charles Hartley, inginerul şef al CED.

În planşa alăturată, o figură de militar tipic englezească cu mustaţă şi favoriţi, ni-l înfăţişează pe John Stokes de data asta civil, în costumul diplomaţilor de la Foreign Office.

La Bucureşti în acea perioadă Anglia era reprezentată de diplomatul W. Green.

Prusia : H. Bitter de la Saint Pierre (1856 – 1866) consul onorific al Prusiei la Galaţi. Apoi, Prusia devenită din anul 1866, **Prusia şi Confederaţia Germaniei de Nord,** a fost reprezentată în Comisie de Contele de Keyserling – Rautenburg (1867 – 1869) şi de J. de Radowitz (1869 – 1872), consuli acreditaţi la Bucureşti.

Rusia : Baronul d´ Offenberg consulul Rusiei la Bucureşti (1856 – 1871).

Sardinia devenită în anul 1861 Regatul Italian: Marchizul d´ Aste (1856 – 1861); Cavalerul Strambio (1862 – 1865); Contele Teccio de Bayo (1866); Comandantul Susinno (1867 – 1868); Cavalerul Berio (1868 – 1872), toţi consuli la Galaţi.

Turcia : Omer Feuzi, general al Turciei la sfârşitul războiului Crimeei şi reprezentantul Turciei în CED (1856 – 1862); urmat de Raşid Sabri Paşa (1863); Ahmed Rasim Paşa (1864 – 1866); Suleiman Paşa (1867 – 1869); Ismail Bey (1870 – 1872), toţi reprezentanţi ai Turciei pe lângă CED *(r. 18 - 19).*

OMER FEUZI PAŞA (1806 - 1871).

Pe numele său adevărat Mihail Latas de religie grec ortodoxă, s-a născut la Ploski în Croaţia în anul 1806; a făcut studii la Viena; a trecut, forţat de împrejurările politice, la islamism în Bosnia, când a preluat numele de Omer.

În anul 1834, aflat la Constantinopole, a devenit profesorul personal al viitorului sultan Abdul Mecid şi a intrat în armata otomană cu gradul de căpitan. În anul 1839, era consilier imperial al sultanului Mecid şi după campania otomană din Siria, a devenit general în armata otomană şi guvernator în Liban.

A participat la războiul din Albania în anul 1843 şi la represaliile din Kurdistan în anul 1846; apoi comandat forţele otomane în campania de ocupare

a Principatelor Române între 1848 - 1850.

A stălucit în campania militară din sudul Dobrogei în anul 1853, obligând armata țaristă să ridice asediul de la Silistra, menținut din anul 1829. Ca urmare, forțele rusești s-au retras dincolo de Dunăre, în Basarabia. Episodul retragerii armatei țariste pe Dunăre până la Ismail, a constituit focarul care a declanșat în următorii doi ani, Războiul Crimeei.

În anul 1861, Omer Pașa a condus expediția din Herțegovina și din Muntenegru, împunând pacea în Balcani. În anul 1867, a reprimat brutal răscoala din Croația și ca urmare a stabilizării politice a regiunii Balcanilor a devenit comandant șef al armatei otomane.

În timpul tratativelor în Comisia Europeană a Dunării de la Galați dintre 1856 - 1862, a avut o importantă misiune de decizie, dovedind o clarviziune politică asupra evenimentelor ce se derulau în zona Dunării inferioare, deoarece toate hotărârile Comisiei priveau teritoriul otoman din lungul Dunării și din Dobrogea.

În acest caz a avut o contribuție importantă privind unirea Principatelor Române la care nu s-a opus, înțelegând rolul CED în echilibrul politic și militar de la Gurile Dunării. Opoziția sa la măsurile preconizate de CED, ar fi declanșat un nou conflict care s-ar fi desfășurat pe teritoriul Principatelor Române, cu consecințe asupra Unirii Principatelor.

Prin votul său favorabil, a permis avansarea unor credite imediate eliberate de guvernul otoman pentru primii ani de activitate ai CED, înțelegând că deschiderea navigației pe Dunăre spre Galați, favoriza în primul rând importurile otomane.

În anul 1871 a căzut în dizgrația noului sultan Abdul Aziz, fiind arestat în închisoarea de la Pera, unde a murit în același an.

Sir Charles Augustus Hartley (1825 - 1915), inginerul șef al CED între 1856 - 1872 și inginer consilier 1872 - 1907 supranumit **Prăintele Dunării** și **Edmond Mohler** secretarul general al CED între 1859 - 1887 (cap. VI, Personalități).

ORGANIZAREA ȘI FUNCȚIONAREA CED

De Dunăre - ca și de Carpați - se leagă întreaga viață a poporului nostru - scria marele savant Gr. Antipa; *ea este partea care ne ține în contact cu popoarele din apusul și centrul Europei și tot ea ne deschide calea largă a oceanului pentru schimbul produselor țării, cu produsele țărilor cele mai îndepărtate.*

Rolul însemnat al Dunării în viața politică și socială a Europei, a fost apreciat și de istoricul Jules Michelet în tratatul său de istorie a Franței apărut în anii înființării CED; acesta a sezizat rolul primordial al Dunării în dezvoltarea

Europei de est, afirmând *că fluviul Dunărea este marele drum al spiței omenești.*

Comunitatea internațională de la mijlocul secolului al XIX - lea, a sezizat faptul, că în condițiile dezvoltării tehnice mondiale, ca urmare a revoluției în transporturi produse de mașina cu aburi inventată atunci, distanțele mondiale pot fi reduse ca durată de parcurgere în raport cu căile terestre, favorizând schimburile economice prin dezvoltarea comerțului pe apă.

Nu întâmplător în acea perioadă s-au început și alte construcții la nivel mondial, de scurtare a distanțelor parcurse pe apă, prin începerea construcțiilor la *Canalul de Suez,* în Africa; la *regularizarea Rinului; la regularizarea cursului Dunării în Delta Dunării,* în Estul Europei; *și ulterior la Cazane, în zona Porților de Fier,* spre mijlocul Europei; pentru ca spre sfârșitul secolului să înceapă deschiderea *Canalului de Panama,* în America Centrală.

Atunci a apărut și ideea construcției marei artere europene, care va deveni în secolul al XX - lea, *Canalul Rin - Main - Dunăre, de la Roterdam la Sulina (Constanța).*

Comisia Europeană a Dunării, a fost de la înființare prototipul (modelul) Consorțiilor suprastatale din zilele noastre, având de la început un rol progresist, un rol tehnic, de constructor al lucrărilor de amenajare a Dunării la vărsare.

Celelalte activități politice și sociale rezultate din misiunea sa, au urmărit menținerea ordinei pe Dunăre și recuperarea din taxele percepute, a cheltuielilor avansate de statele semnatare ale Tratatului de la Paris, pentru aceste construcții.

Având doar un rol polițienesc pe Dunăre, CED nu a fost niciodată implicată militar.

Organismul care a condus pe parcursul anilor existenței sale activitatea Comisiei Europene a Dunării, a fost *Sesiunea Plenară a Adunării Generale,* constituită din delegații permanenți ai statelor semnatare a Tratatului de la Paris. La unele sesiuni au participat și unii membrii din guvernele statelor semnatare, dar, în general, delegații permanenți reprezentau guvernele respective.

Sesiunea plenară se întrunea bianual la Galați unde, pe baza *Protocoalelor* semnate de delegații permanenți (numerotate de la 1 - 833 până în 1912), se elaborau hotărâri amendate de guvernele respective, care deveneau executorii pentru *Comitetul Executiv* al CED.

De la prima ședință de constituire din anul 1856 și până în anul 1912, s-au încheiat 833 (opt sute treizeci și trei) de protocoale, instrumentul de lucru al Comitetului Executiv.

Convocarea Sesiunii Plenare a Adunării generale sau a Comitetului Executiv al Comisiei, se făcea prin grija Secretariatului General.

Protocoalele întocmite urmau filiera aprobării prin consens a guvernelor statelor semnatare şi deveneau executive în perioada dintre datele protocoalelor.

Până la încheierea în linii mari a construcţiilor programate de CED, petrecută între 1905 - 1912, la sesiunile comisiei au participat doar delegaţii statelor semnatare, Principatele Române având la început până în 1878, statutul de invitaţi consultativi fără drept de vot.

Astfel, Comitetul Executiv conducea efectiv Comisia în intervalul dintre două sesiuni plenare.

Compartimentul operativ al CED a fost *Secretariatul General* cu sediul la Galaţi.

Compartimentul executiv al CED a fost *Serviciul Tehnic,* dispersat de la Galaţi la Sulina, în funcţie de sarcinile de execuţie pe care le primea ca urmare a protocoalelor aprobate.

Protocoalele se aprobau prin majoritate de voturi (uneori prin consens) de guvernele statelor semnatare şi nu se acceptau opinii diferite faţă de votul majoritar. Protocolul era executoriu din punct de vedere tehnic, atrăgând imediat şi execuţia financiară, la care toate statele semnatare erau în mod egal atrase.

O serie de înalţi *Funcţionari Internaţionali* desemnaţi de statele semnatare, au devenit salariaţi permanenţi ai CED, care au căpătat un statut aparte cu imunitate internaţională.

Cei mai importanţi funcţionari internaţionali ai Comisiei au devenit *sir Ch. A. Hartley inginerul şef şi Edmund Mohler secretarul general,* recunoscuţi de toate guvernele.

Prin consens, de la încheierea primelor protocoale, statele semnatare au convenit ca funcţia executivă a comisiei să fie asigurată totdeauna de un cetăţean englez (Ch. Hartley), iar funcţia administrativă de un cetăţean francez (Ed. Mohler).

Pentru celelalte state vesteuropene semnatare, s-au repartizat alte funcţii la fel de reprezentative cum ar fi : funcţiile economice, cetăţenilor germani cu unele intermitenţe viitoare; funcţia căpităniilor de port, cetăţenilor austrieci cu unele intermitenţe viitoare; funcţia perceptorilor de taxe (Casa de Navigaţie), cetăţenilor italieni; poliţia Dunării de la Galaţi la Sulina, Turciei (pe teritoriul ei).

Singurul stat european care nu a primit funcţii în mod explicit a fost Rusia. Nu avem comentarii asupra acestui fapt. Impresia noastră este că Rusia a dorit să se implice militar şi după Tratatul de la Berlin din anul 1878.

Printre delegaţii României la CED, de după cucerirea Independenţei de Stat a României, amintim de-a lungul anilor pe Duiliu Zamfirescu, Trandafir

Djuvara, generalul Eustaţiu Pencovici, Constantin Conţescu, Vespasian Pella.

Direct în activitatea Comisiei, cetăţenii români nu au avut atribuţiuni tehnice sau administrative, deoarece în anul 1878 navigaţia liberă la gurile Dunării era deschisă, iar jocurile şi interesele politice ale Comisiei erau deja în funcţiune, participarea României având un rol consultativ. Mai departe cheltuielile întreprinse pe lucrările viitoare intrau deja în interesul României, pe teritoriul căreia se desfăşurau construcţiile.

Atunci, în anul 1878, a intervenit România din punct de vedere militar, ocupând, în vederea apărării, Delta Dunării prin Divizia din Dobrogea. Prevederile unui protocol din anul 1878 lasă să se înţeleagă această măsură, cu toate că România nu era pregătită nici pe departe la acest efort.

Privilegiile şi imunităţile acordate prin Tratatul de Pace de la Paris se refereau la neutralitatea Comisiei Europene a Dunării în timp de pace şi de război, neutralitate care a fost respectată pe timpul celor două războaie, între 1877 - 1878 şi în vremea primului război mondial.

Imunitatea personalului tehnic şi administrativ, a acordat privilegiul scutirii de taxe, de timbru, vamale, poştale, telegrafice, telefonice, de plata impozitelor directe, iar Comisiei, dreptul de a arbora pavilionul CED, pe vapoarele Comisiei care navigau pe teritoriul românesc.

Drapelul Comisiei Europene a Dunării a avut cinci benzi orizontale. Două roşii sus şi jos, două albe intermediare, banda de la mijloc de culoare albastră cu iniţialele CED în centru, scrise cu culoarea albă.

Relaţiile Comisiei Europene a Dunării cu autorităţile locale

Delegaţii permanenţi ai statelor semnatare a Tratatului de la Paris s-au întrunit la Galaţi în anul 1857 sub preşedenţia delegatului Imperiului Otoman, Omer Paşa, în acea vreme statul căreia îi aparţinea teritoriul atribuit Comisiei, în vederea îndeplinirii misiunii sale.

Cu această ocazie s-au stabilit organismele de lucru ale Comisiei, Serviciile funcţionale permanante şi atribuţiunile fiecărui organism separat, relaţiile dintre ele, natura relaţiilor şi ordinea de subordonare.

A fost necesară stabilirea atribuţiunilor conducătorilor Serviciilor permanente ale CED, relaţiile lor cu statul otoman şi cu autorităţile locale din Moldova, Ţara Românească şi din Dobrogea; relaţiile lor cu consulii statelor aflaţi în serviciu în porturile dunărene.

Secretariatul General a fost desemnat să reprezinte în faţa delegaţilor permanenţi serviciile funcţionale, a primit serviciul de poştă, de telegraf şi tipografia Comisiei. Tot secretariatul general a primit sarcina reprezentării CED

în relațiile cu autoritățile locale și consulare.

Comisia a înființat la 6 noiembrie 1857 o linie telegrafică între Galați - Tulcea - Sulina, și un regulament de funcționare al comunicațiilor pentru transmiterea corespondenței dintre Serviciile dispersate în teritoriu și mai departe, pentru transmiterea și reprimirea depeșelor între CED și capitalele statelor europene semnatare.

La 24 iulie 1858, s-a încheiat împreună cu guvernul Moldovei, un protocol de transmitere a depeșelor pe teritoriul provinciei spre Cernăuți, unde în acel an se pusese în funcțiune linia ferată spre Viena.

Toate aceste măsuri au modificat protocolul inițial al Comisiei din anul 1856, hotărându-se de la 25 aprilie 1865 ca ședințele plenare al Comisiei, să aibă caracter bianual, primăvara și toamna, prilej cu care se redactau protocoalele de lucru ale Comisiei.

Între ședințele bianuale executarea măsurilor adoptate au fost încredințate Comitetului Executiv, la început format din doi membri, aleși dintre membrii permanenți.

Punerea în aplicare a acestor atribuțiuni s-a făcut printr-un ***Act Public provizoriu din 2 decembrie 1861***, care a fost adus la cunoștința tuturor organismelor Comisiei și autorităților locale și consulare.

Forma definitivă a actului a fost semnată de membrii permanenți, abia la 2 noiembrie 1865, trimis spre însușire statelor semnatare ale Tratatului, care l-a aprobat și l-a dispus spre aplicare la 1 iunie 1866.

Actul Public a avut 22 de articole:

Titlul I. Despre Navigație;

Titlul II. Regimul administrativ; Regulamentele; Tarifele; Carantinele;

Titlul III. Neutralitatea Comisiei.

Anexa A. Regulamentul de navigație și de Poliție; Pilotaj; Serviciul Limburilor; Contravențiile;

Anexa B. Tarifele;

Anexa C. Protocolul de restituire a creditului avansat de Turcia la constituirea Comisiei în 1856, prima finanțare a CED în valoare de 309.142 galbeni 26 piaștri și 12 parale.

Articolul 21 din Actul Public face unele precizări în legătură cu activitatea generală a Comisiei :

Lucrările și clădirile de orice natură înființate de CED și în mod special Casa de Navigație de la Sulina, se vor bucura de neutralitatea declarată prin art. 11 din Tratatul de la Paris și vor fi, în caz de război, respectate de toți beligeranții. Beneficiile acestei neutralități se vor întinde și asupra Inspectoratului de

Navigaţie, Administraţiei Portului Sulina, Spitalului Marinei şi a Serviciului Tehnic.

Prevederile Actului Public din anul 1865 şi aplicabilitatea art. 21, au rămas neschimbate până la Aranjamentul de la Sinaia din anul 1938.

Interesele româneşti în susţinerea activităţii CED.

Sprijinirea activităţilor CED de către România după cucerirea Independenţei de stat (1877), realipirea Dobrogei (1878) şi până la primul război mondial (1916), s-a datorat contextului internaţional şi interesului economic manifestat de guvernarea românească.

Faptul că o comisie internaţională (în accepţiunea de azi a unui investitor străin), construia pe teritoriul ţării unele amenajări tehnice ale Dunării, cu cheltuieli asigurate de Consorţiul Internaţional, nu putea decât să mulţumească guvernul român.

Aceste construcţii rămâneau definitiv pe teritoriul ţării, indiferent de aranjamentele politice viitoare, care în nici un caz nu erau previzibile.

Până în anul 1916, România nu a avut capacitatea tehnică de dotare cu materiale, echipamente, specialişti şi în special devize, pentru construirea unor lucrări publice pe Dunăre (niciodată programabile la puterea economică a României de atunci), mari consumatoare de valută forte.

Dar în acelaşi timp România, prin reprezentanţii ei guvernamentali pe lângă comisie, a fost alături de Comisie, a intervenit şi a ajutat direct Consorţiul Internaţional în intervalul de funcţionare, atunci când CED a avut unele dificultăţi financiare prin întârzierea unor credite externe.

Atunci România a intervenit, deschizând în două rânduri (1881; 1883) la cererea oficială a CED, linii financiare externe garantate de guvernul român.

Suprastatalitatea unui organism străin pe teritoriul României, la care s-a tot făcut referire ori de câte ori s-au analizat naţionalist, în special în intervalul interbelic, raporturile cu CED, a fost benefică pentru siguranţa internă a României, siguranţă asigurată prin Regulamentul elaborat de CED, de pe o foarte întinsă suprafaţă din ţară.

Până în pragul celui de al doilea război mondial, România nu a avut disponibilităţi financiare suficiente de dotare pentru poliţia fluvială, pentru siguranţa şi semnalizarea navigaţiei, pentru căpităţie şi reglementări vamale, chiar pentru sănătatea populaţiei româneşti de pe Dunăre.

Atunci, vreme de 80 de ani, o organizaţie neguvernamentală garantată de marile puteri ale Europei, a făcut ordine pe Dunărea maritimă şi în interesul

României, în respectul tuturor uzanţelor, cutumelor şi legilor inernaţionale.

Niciodată nu a apărut un conflict de interese între CED şi Guvernul României, care să aibă nevoie de un arbitraj internaţional. Şi asta cu o contribuţie mult mai mică din partea României ca membră a CED, dacă socotim ce dotare şi ce personal trebuia să se ocupe de treburile interne pe o suprafaţă de peste 5000 de kmp.

Vreme de 80 de ani, România a fost beneficiara uzufructului realizărilor Comisiei Internaţionale.

Ca urmare a facilităţilor asigurate în transporturile pe apă pe Dunăre, până la sfârşitul secolului al XIX - lea, la silozurile româneşti din Brăila sau din Galaţi au acostat nave din ce în ce mai mari pentru a prelua, contra cost şi contra costul taxelor plătite şi de România la CED, cerealele româneşti disponibile la export.

Aici a fost secretul prin care România a devenit mai bogată şi mai independentă la sfârşitul secolului al XIX - lea.

Pe baza acestui export de cereale de pe Dunăre, s-a asigurat excedentul financiar de care a beneficiat guvernul român, pentru modernizarea ţării şi pentru realizarea marilor lucrări de investiţii din interior: căile ferate, drumurile şi podurile de interior, Podul de la Cernavodă şi primele construcţii româneşti din Portul Constanţa.

După primul război mondial România a devenit mai mare ca suprafaţă şi mai puternică economic, dar totuşi incapabilă să realizeze construcţii şi întreţineri pe Dunăre, de amploarea şi valoarea celor asigurate de CED.

Este bine să precizăm că politica de suprastatalitate a CED, nu a afectat niciodată securitatea teritoriului rămânesc.

România a avut întotdeauna, în intervalul existenţei CED pe teritoriul Românesc, controlul militar asupra regiunii.

Mai mult, în timpul primului război mondial, când CED a devenit prin componenţa unor state semnatare ale tratatului de la Paris adversare ale României, Comitetul Executiv al Comisiei de la Galaţi, a acceptat contrar neutralităţii sale, asigurată de Tratatul de la Paris, să se supună comandamentelor de război, impuse de România.

Interese obscure politicianiste şi demagogic naţionaliste, declarate prin presă sau în Parlamentul României în special între cele două războaie mondiale, ridicau periodic mai ales în perioadele electorale, problema întreruperii activităţii CED de pe Dunăre.

De remarcat poziţia politică a lui Niculae Titulescu, care asigura ţara împotriva poziţiei defetiste a lui Nicolae Iorga că : *chestiunea* (retragerii CED)

este una din cele mai mari din câte a avut ţara, ... , iar dispariţia CED este azi (1928) *irealizabilă* (România primise un vot negativ de la Curtea de la Haga, 1930, n.n.).

Consecvenţa politicii proeuropene a lui Titulescu apare şi după câţiva ani, acesta spunând : *România nu înţelege să piardă singurul ei debuşeu fluvial* (garantat politic în Europa de către CED, 1936), ... , *pivot al existenţei sale* .

În anii următori, Grigore Gafencu ministrul României la Moscova, a consemnat în lucrarea sa referitoare la tratatul secret Ribentrop - Molotov din 23 august 1939, noua poziţie sovietică în problemele gurilor Dunării, exonerate de prevederile vechiului Tratat de la Paris.

Sosise momentul, spunea Molotov, *ca Uniunea Sovietică*, fosta Rusie, *să se elibereze de un Tratat care i-a afectat vreme de 80 de ani, libertatea de acţiune la gurile Dunării.* Ce a urmat se cunoaşte.

Este cazul să amintim că regimul comunist din România, vreme de 50 de ani, a considerat construcţiile realizate de CED pe Dunărea Maritimă, ca un dar al naturii.

O forţă internaţională de pace eliminată de la gurile Dunării.

În urma Aranjamentului de la Sinaia din 18 august 1938, Comisia Europeană a Dunării din componenţa căreia nu mai făceau parte din 1930 Turcia, Germania (cu intermitenţe), Italia, Rusia, principalele atribuţiuni ale CED au fost trecute asupra statului român, adică executarea lucrărilor tehnice, de semnalizare şi de pilotaj, perceperea taxelor de navigaţie, ori judecarea infracţiunilor la regulamentul de navigaţie.

Măsura politică a fost luată într-un moment foarte nepotrivit pentru România, nu atât din cauza Uniunii Sovietice care în acel moment nu devenise un inamic declarat, cât mai ales ca urmare a implicării politice a Germaniei şi fostei Austrii înglobate în Germania în martie 1938.

Austria a rămas o ţară care, nu cunoaştem din care anume interese pe Dunăre, a fost şi este un adversar declarat al construcţiilor de pe Dunărea Maritimă. Cât a făcut parte din CED, Austria le-a susţinut. După primul război mondial, a devenit adversara acestor construcţii şi a militat împotriva definitivării lor.

Efectele acestei politici s-au văzut imediat după declaraţia de la Sinaia, după care România a pierdut în anul 1939 la Viena Transilvania de Nord, apoi Basarabia şi sudul Dobrogei în anul 1940.

Prin acel Aranjament nefast, a fost îndepărtată de la graniţa României, **Forţa Internaţională de Pace** în accepţiunea sa de azi, reprezentată de CED, care

vreme de 80 de ani a garantat pacea și securitatea în regiune.

Efectele acestui Aranjament se simt și în zilele noastre.

Perspective actuale la Sulina

Viața economică înfloritoare din prima jumătate a sec. al XX - lea de pe Dunărea maritimă și de la Sulina, a întrat într-un con de umbră, astfel că Dunărea nu mai constituie un interes major în comerțul cu Orientul Apropiat și cu toată lumea, cu toate că vreme de 50 de ani între anii 1950 - 2000, România a făcut investiții enorme pe Dunăre, de la Galați la Sulina și în Delta Dunării.

Viața de la Sulina din zilele noastre abia licărește, iar populația s-a redus contra curentului normal al vieții moderne, de la 10.000 de locuitori din anii deceniului al doilea, la aproape 5.000 de suflete, marea lor majoritate condamnați în zilele nostre la un șomaj cronic.

În anul 2003, se va reduce cu efectivul unei clase, frecvența copiilor de clasa I.

Revigorarea acelui climat se poate face numai prin atragerea investitorilor străini pe Dunăre, prin refacerea climatului economic, social și politic de la începutul secolului al XX - lea.

În deceniul al treilea al sec. al XX - lea la Sulina veniseră investitori din Olanda. Aceștia au venit și în zilele noastre pentru valorificarea stufului. Este un început, departe de agro - industrializarea forțată a Deltei, preconizată în anii 1975 - 1990.

Viitorul Deltei și al orașului Sulina se află în mica industrie prelucrătoare, cu condiția repopulării apelor Dunării cu pește și a stopării braconajului la pescuit.

La Sulina nu există piatră pentru construcții, dar ea se află la Tulcea sau la Turcoaia.

O fabrică de prelucrare a pietrei de calcar asemănătoare celei de la Tulcea, destinată exclusiv exportului în Israel și în tot Orientul Apropiat, va rezolva pentru mulți ani, problema șomajului cronic din Sulina, dar și a spațiilor industriale existente pe malul stâng.

În Israel, un metru patrat de calcar șlefuit pentru placajele exterioare ale pereților hotelurilor foarte înalte, este evaluat la doi dolari pe metru patrat, transportat și depus pe cheiul de la Haifa. Cu același transport, la înapoiere și tot cu doi dolari, se poate aduce din Israel, echivalentul a100 kg de portocale.

O bună ocazie se va ivi și prin intrarea României în NATO.

În cadrul acestei organizații militare, singura care nu se ghidează după criterii economice, se poate înființa la Sulina o Bază Militară de desant aerian și naval pentru antrenamentul a tuturor flotilelor de pe Dunăre, membre și

nemembre ale NATO, pentru pregătirea trupelor de infanterie marină.

Spațiu este berechet.

Se poate construi o pistă de aviație militară și civilă, care să redeschidă turistic zona.

Construirea unui aeroport la Sulina, va fi o măsură civilizată în contextul modernizării ecologice a tuturor activităților din zona Sulina.

Ar fi păcat ca prin construirea unei autostrăzi preconizate de la Tulcea la Sulina, să se distrugă Delta Dunării.

Iremediabil.

ATRIBUȚIUNILE COMPARTIMENTELOR CED

Secretariatul general.

A fost înființat în anul 1856 cu sediul la Sulina, pentru ca din 1878 să se mute la Galați. O scurtă perioadă a funcționat la un loc cu contabilitatea generală.

Secretariatul general a deținut funcția de relații cu România și cu autoritățile locale din teritoriul adiacent Dunării. De asemenea a deținut funcția de relații cu toate guvernele statelor semnatare ale tratatului.

Principala sa atribuțiune a fost redactarea și distribuirea protocoalelor sesiunilor către delegații permanenți de pe lângă comisie, urmărirea îndeplinirii lor și informarea delegaților.

S-a ocupat de imprimarea și distribuirea buletinului bilunar publicat de CED; organizarea și păstrarea arhivei și a bibliotecii; informarea delegaților titulari care nu se aflau la Galați asupra activității Comisiei; procurarea documentelor internaționale; administrarea din 1878 a sediului imobilului central de la Galați, construit și inaugurat pe faleza orașului.

A avut la dispoziție serviciul de comunicații prin telegraf și de poștă rapidă pe Dunăre.

Între anii 1857 - 1887, secretariatul general a fost condus de Edmond Mohler, până la decesul acestuia la post, după 30 de ani de serviciu. Probabil este înhumat la Galați.

În continuare secretari generali ai CED au fost în ordine H. Bellanger, A. Gauvin, J.M. Savoye, G. Donnet, G. Demorgny, toți cetățeni francezi.

Ultimul secretar general al comisiei a fost Francis Rey, între anii 1913 - 1938, de numele căruia este legată publicarea la Paris într-un volum impresionant, a monografiei CED în anul 1931.

Serviciul de contabilitate

Contabilitatea a fost afiliată la început caseriei centrale a CED de la Galați,

acolo unde funcţionau principalele bănci finanţatoare. Ulterior a funcţionat cu filiale la Tulcea şi la Sulina, pentru ca din anul 1878, casieriile să se afilieze secretariatului general la Galaţi, iar evidenţele financiar-contabile ale serviciului numit Contabilitatea Generală, să se mute în anul 1878 la Sulina, unde a rămas 50 de ani, până în anul 1928.

Mai târziu între anii 1928 - 1938 serviciul a funcţionat la Galaţi.

Atribuţiile sale priveau contabilizarea veniturilor şi cheltuielilor, inventarierea bunurilor mobile şi imobile, administrarea fondurilor şi verificarea conturilor serviciilor, întocmirea dărilor de seamă financiare anuale şi a bugetelor.

Activitatea serviciului este legată de persoana lui Edgar de Wolf, cetăţean german, care în funcţia sa de director al casieriei centrale şi apoi al serviciului central de contabilitate, a funcţionat între anii 1861 - 1891, până la decesul acestuia la post după 30 de ani de serviciu.

Printre persoanele care au condus Contabilitatea Generală la Sulina, amintim pe englezul W. Eagle şi francezul Ch. Forgues.

Ultimul director al serviciului a fost belgianul Joules Ghysels, care a condus serviciul între 1919 - 1938 timp de 20 de ani, cel care a predat statului Român toate activele comisiei de pe Dunăre.

Casa de navigaţie.

A fost înfiinţată la Sulina prin decizia statelor semnatare din 19 octombrie 1859.

În perioada 1859 - 1869, operaţiunile sale au fost controlate de un funcţionar evreu Jacobson, numit de guvernul otoman, aşa cum era prevăzut în tratat.

După decesul acestuia la Sulina, atribuţiunile casei de navigaţie au fost preluate provizoriu de E. de Wolf, până în anul 1874, când a fost numit un alt englez în persoana lui H. A. Jakson, adus de Ch. A. Hartley.

Un monument funerar Jacobson nedatat, se află în cimitirul evreiesc de la Sulina, dar nu avem convingerea că aparţine acestui personaj (v. cap. I).

Casa de Navigaţia a fost serviciul care s-a preocupat de veniturile comisiei de pe întreg sectorul Dunării maritime. Atribuţiunile casei au constat în perceperea taxelor de navigaţie şi sanitare, încasarea amenzilor aplicate de Poliţia fluvială, de Căpităniа portului Sulina şi de Inspecţia de navigaţie de pe Dunăre.

Limbarea şi alimbarea navelor a fost încredinţată unui *Patron de Limb*, prin care, pe baza unui regulament aprobat la 26 iulie 1860, au fost stabilite condiţiile de manipulare la încărcarea şi descărcarea mărfurilor din nave şi la modul de măsurare a limbului efectuat. Activitatea limbului a trecut în subordinea Casei de Navigaţie de la Sulina.

Pe baza datelor statistice întocmite de Casa de Navigaţie se păstrează şi în

prezent, datele comerciale de trafic şi de taxe de navigaţie, calculul acestor taxe de-a lungul timpului, percepute de comisie pe toată durata activităţii sale.

Casa de navigaţie a fost desfiinţată în urma Aranjamentului de la Sinaia în anul 1938.

Dintre personalităţile care au condus acest organism al comisiei amintim pe Giovanii Matteucci (1865 - 1932).

Un frumos monument funerar din marmură neagră, împrejmuit cu un grilaj metalic, foarte scump pentru cimitrul de la Sulina de la data ridicării, a fost dedicat probabil de către Casa de Navigaţie a CED în numele familiei. Monumentul este plasat în cimitirul catolic din Sulina la picioarele mortului, într-un ritual anormal pentru confesiunea italiană.

Monumentul funerar poartă inscripţia :

A GIOVANI MATTEUCI Direttore della Cassa di Navigazione Della CED Esemplo di Virtu Cristione Face del dòvere Dell amor di Dio Della famiglia e dell prossimo Unico scopo Della sua vita intemerata XXI Febbraio MDCC-CLXV XI Marzo MCMXXXII

Traducere :

Lui Giovani Matteuci directorul Casei de Navigaţie a CED exemplu de virtute creştină care a făcut din dovada iubirii de Dumnezeu de familie şi de colaboratori unicul scop al vieţii sale temerare 21 februarie 1865 11 martie 1932 (t.n).

Această importantă personalitate - cetăţean italian - a coordonat vreme de 20 de ani veniturile din activitatea Comisiei dintre 1912 - 1932, anul decesului său.

Împreună cu placa funerară dedicată lui William Simpson, fostul contramaistru al construcţiilor executate de CED şi a lui Eug. Magnussen, fostul inginer rezident, monumentul lui Giovani Matteuci face parte dintre cele mai reprezentative monumente din Cimitirul de la Sulina. Sunt cele mai înalte personalităţi ale CED înmormântate la Sulina.

Dumnezeu să-i odihnească.

Serviciul tehnic

Fără să diminuăm contribuţia adusă de celelalte servicii funcţionale ale CED, considerăm că Serviciul Tehnic a fost veriga ce mai importantă din activitatea Comisiei.

Serviciul a fost înfiinţat în 1856 la Sulina şi a avut în fruntea sa pe Sir Ch. A. Hartley, unul din cei mai străluciţi ingineri din întreaga lume din a doua jumătate a sec. al XIX - lea.

Principalele atribuţiuni ale Serviciului Tehnic au fost elaborarea proiectelor de ameliorare a gurilor Dunării şi pe fluviu; executarea lor; menţinerea stării de

navigabilitate pe braţul Sulina; instalarea şi întreţinerea farurilor la gurile Dunării şi în insula Şerpilor; marcarea şenalului navigabil cu geamanduri, mire, şcondri şi a semnalelor de ceaţă; construcţia, întreţinerea şi repararea imobilelor comisiei pe întreg sectorul navigabil; exploatarea şi întreţinerea materialului flotant.

La început, Serviciul tehnic a avut ateliere la Tulcea, care au fost mutate la Sulina în 1865. La Tulcea au rămas doar activităţile rezervate extragerilor de piatră din Cariera Bididia deschisă pe locul unor cariere mai vechi, probabil cea care a funcţionat şi în antichitate..

Un alt punct pentru extragerea pietrei, a fost amenajat tot într-o veche carieră şi la Isaccea.

La Sulina s-au organizat ateliere destinate susţinerii activităţilor de construcţii, tâmplărie, de cioplire în piatră, pentru prepararea betoanelor şi de turnare a prefabricatelor din beton simplu.

Pentru repararea şi întreţinerea navelor CED şi pentru confecţionarea pieselor de schimb la utilajele necesare, s-au amenajat ateliere de turnătorie de fontă şi din bronz, ateliere de prelucrare a metalelor. Mai târziu, aceste ateliere s-au reprofilat şi pe construcţii de nave noi, de serviciu sau pentru deservirea navigaţiei şi a construcţiilor.

Serviciul tehnic a fost desfiinţat în urma Aranjamentului de la Sinaia.

Plecarea lui Sir Charles de la conducerea tehnică a activităţilor CED de pe Dunăre în anul 1872, a lăsat un gol major în relaţiile şi conducerea lucrărilor de construcţii, datorită renumelui dobândit de marele inginer în faţa membrilor delegaţiilor permanente a guvernelor statelor semnatare a Tratatului de la Paris, în funcţionarea Comitetului Executiv al CED de la Galaţi.

Absenţa sa efectivă de pe Dunăre, a fost totuşi suplinită pe garanţia participării sale bianuale vreme de peste 30 de ani la lucrările Comisiei.

Majoritatea protocoalelor întocmite cu ocazia adunărilor generale, consemnează participarea sa la şedinţele plenare ale CED, ca urmare a bunei organizări a timpului deplasărilor sale la alte construcţii din lume.

În cele două zile de călătorie dintre Londra şi Galaţi, sir Ch. A. Hartley a beneficiat de un vagon special cu cuşete şi salon, cunoscut pe toate liniile ferate europene pe ruta Paris - Viena - Cernăuţi - Odesa, în care călătorea însoţit de colaboratorii apropiaţi, care-l întâmpinau pentru informare la Viena.

Parcursul trenului special se afla în atenţia poliţiilor din ţările străbătute şi a dirijorilor de trafic pe calea ferată, care prin grija Secretariatului General CED, erau înştiinţaţi din vreme.

După plecarea lui sir Ch. A. Hartley de la conducerea lucrărilor de con-

structii de pe teren, conducerea Serviciului tehnic a fost asigurată de danezul Carl Kühl vreme de 30 de ani, până în 1907 la decesul acestuia şi apoi până la sfârşitul primului război mondial de danezul Eug. Magnussen care, la fel ca şi predecesorul lui, se afla la Sulina din 1887.

La decesul acestuia din urmă în anul 1919, construcţiile din a doua şi a treia etapă de construcţii de pe Canalul Maritim se încheiaseră. Atribuţiunile stabilite la înfiinţarea CED, fuseseră îndeplinite după aproape 60 de ani de activitate neîntreruptă.

Mormântul lui Eug. Magnussen se află la Sulina în rândul al treilea.

În schimb, nu am putut identifica pe cel a lui Carl Kühl.

După război în anul 1919, la conducerea Serviciului tehnic a fost numit inginer rezident pentru o perioadă de trei ani, un englez E. T. Ward, care a devenit inginer şef în anul 1922.

În această funcţie Ward a rămas până în 1938 vreme de 20 de ani, până la predarea construcţiilor către România ca urmare a Aranjamentului de la Sinaia.

Inspectoratul de Navigaţie

A fost înfiinţat în anul 1861 în ciuda opoziţiei guvernului otoman, care nu a recunoscut oficial acest serviciu decât în 1865, atunci când creşterea numărului de nave de mare capacitate, majoritatea acţionate prin forţa aburului, a depăşit capacitatea de supraveghere a unui guvern nepregătit pentru această misiune.

Până în anul1878, Inspectoratul de Navigaţie, a fost agreiat şi salarizat de guvernul otoman, fiind obligatoriu condus de un supus otoman, exercitându-şi atribuţiile în numele Sublimei Porţi, pentru urmărirea regulamentelor elaborate de CED.

În urma Tratatului de la Berlin din anul 1878, Inspectoratul de Navigaţie a trecut în subordinea CED.

În atribuţiunile Inspectoratului pentru aplicarea *Regulamentului de Navigaţie şi Poliţie fluvială*, intrau măsuri foarte aspre cu privire la disciplina şi ordinea pe şenalul navigabil.

Pentru îndeplinirea acestor măsuri, s-a organizat un serviciu de poliţie cu agenţi special pregătiţi şi înarmaţi, care au preluat toate măsurile poliţieneşti de pe uscat de la Sulina la Isaccea.

În acest caz, poliţia românească nu a intervenit în special la Sulina şi pe viitorul Canal Maritim, fiind convinsă că măsurile ferme ale Inspectoratului, nu atingeau suveranitatea statului român.

Abaterile de la disciplina de navigaţie mergeau de la arestarea navelor în delict de navigaţie, până la arestarea persoanelor care se abăteau de la regulament indiferent de gradul şi funcţia sa, inclusiv judecarea în primă instanţă şi

condamnarea contravenienţilor.

Serviciul de Poliţie a fost înfiinţat la Sulina la 28 februarie 1857, pus la început în subordinea otomană a Căpităniei Portului Sulina.

În anul 1861, atunci când s-a înfiinţat Inspectoratul de Navigaţie iar Regulamentul de Poliţie Fluvială a fost elaborat cu aplicabilitate de la Isaccea la Sulina, toată activitatea de poliţie a fost subordonată inspectoratului.

În atribuţiunile Inspectoratului a intrat şi asigurarea pilotajului între Brăila şi Sulina, a unui Serviciu de Salvare bine dotat şi cu antrenamente speciale de salvare, inclusiv operaţiunilor de salvare a navelor pe fluviu în caz de accident, ranfluarea navelor eşuate sau scufundate şi efectuarea de sondaje, altele decât cele ale Serviciului tehnic.

Serviciul de Pilotaj a fost înfiinţat la 31 martie 1857 în subordinea Căpităniei Portului Sulina, pentru ca la 9 octombrie 1857 pe baza regulamentului de pilotaj elaborat, să se prevadă obligativitatea pilotajului pe navele mai mari de 60 tone, formându-se un corp de 30 piloţi la bară, conduşi de un Pilot şef şi un Subşef.

Inspectoratul a fost desfiinţat în urma Aranjamentului de la Sinaia din 1938.

Dintre personalităţile care s-au remarcat la conducerea acestui Inspectorat aflat cu sediul la Sulina, amintim pe De Drigalski, primul inspector cu gradul de inspector general între 1861 - 1877, supus otoman, originar din Austro-Ungaria.

După Tratatul de la Berlin din 1878, conducerea Inspectoratului a fost asigurată de persoane cu gradul de Inspector, dintre care enumerăm pe Ch. Dethier, 1878 - 1897; F. C. Horn, 1897 - 1902; G. Neitzke, 1903 - 1905; H. Lienau, 1905 - 1916; toţi cetăţeni germani şi de italianul B. Bordignoni între anii 1919 - 1938.

Căpităniа portului Sulina

A fost reînfiinţată în anul 1857, în locul unui organism mai vechi organizat de guvernul otoman. Înainte de instalarea CED la Sulina problema navigaţiei şi ordinea intrărilor pe canal, semnalizarea şi exploatarea Farului Vechi, poliţia portului, se aflau în grija societăţii austriece. Despre această administraţie vom vorbi mai departe la capitolul faruri.

Până în anul 1870, Comisia a acceptat ca şeful acestui serviciu să aibă un regim similar cu inspectorul de navigaţie, fiind numit în funcţie un supus otoman la cererea Turciei. După acest an societatea austriacă care asigura întreţinerea farurilor şi-a încetat activitatea.

În anul 1881, în înţelegere cu România care abia atunci s-a instalat ca stat suveran pe Dunăre şi la Sulina, CED, a continuat obigaţiile de asigurare a serviciului de căpităniе pe baza legilor internaţionale.

În acest caz nu erau numai obligaţii de ordin marinăresc, ci intrau şi atribuţiuni legate de documentele navelor, de personalul navigant, care intrau în portul Sulina, cu toate formalităţile respective legate de paşapoarte (carnete de marinar).

Principalele atribuţiuni ale Căpităniei cuprindeau aplicarea regulamentelor de navigaţie şi de poliţie fluvială, în rada portului Sulina şi pe un sector al Mării Negre, cu raza de două mile de la capătul digului de nord. Aceste atribuţiuni au fost: stabilirea în primă instanţă a contravenţiilor la regulamentul de navigaţie; încasarea amenzilor; efectuarea de sondaje; salvarea navelor aflate în pericol pe mare; asigurarea pilotajului la intrarea de pe mare pe fluviu, deosebit de pilotajul pe Dunăre din subordinea Inspectoratului; şi, funcţionarea serviciului farurilor şi a semnalelor de ceaţă de la Sulina, Sf. Gheorghe şi din Insula Şerpilor.

Toate aceste atribuţiuni au fost puse în sarcina unui personaj important numit *Căpitanul Portului Sulina.* În primă instanţă, la intrarea pe Dunăre acesta reprezenta un organism internaţional, recunoscut de toate statele europene.

Întrucât aceste atribuţiuni se refereau şi la suveranitatea naţională a României, în momentul în care România a fost pregătiră să îndeplinească parte din aceste obligaţii, în înţelegere cu CED, s-a înfiinţat la Sulina funcţia de **Comisar Maritim,** care urma să fie îndeplinită de un funcţionar român.

Împreună cu funcţia Căpitanului Portului numit de CED şi a Comisarului Maritim numit de România, s-a format un organism comun care a căpătat denumirea de ***Căpitanatul General al Portului Sulina.***

În funcţia de Comisar Maritim a fost numit în anul 1905 ofiţerul de marină Eugeniu P. Botez, viitorul scriitor român cunoscut sub pseudonimul literar de Jean Bart.

Dintre persoanele care au condus în prima perioadă Căpităniа Portului Sulina din partea otomană, amintim o succesiune specifică instabilităţii otomane a căpitanilor de port : Hussein Bey, Ahmed Bey, Jacoub Captan, Costaki Effendi (C. Sartinski), Fotius, Suleiman Effendi, Ahmet Bey, Mehmed Bey, Ali Sinan Effendi, supuşi otomani.

Probabil că în Cimitirul Musulman din Sulina printre monumentele funerare indescifrabile aflate aici, unele aparţin acestor persoane decedate la post.

În acelaş consens stabilit de la înfinţarea CED, funcţiile legate de căpităniа portului şi de inspecţia de navigaţie au fost atribuite Austriei, respectiv Germaniei.

Dintre persoanele care au îndeplinit succesiv funcţia de Căpitan al Portului Sulina, amintim pe D. Pavlovich, C. Suhor, F. Wilfan până în 1918, toţi supuşi

ai statului austriac.

Ca urmare a efectelor produse de primul război mondial, care au condus la destrămarea Imperiului austro - ungar din anul 1919, reprezentarea căpităniei a fost atribuită României. Din acel an Căpitănia a fost condusa de către R. Herter ca funcţionar CED, care a căpătat ulterior cetăţenie română.

R. Herter, devenind cetăţean român iar Jean Bart primind alte însărcinări la Bucureşti, funcţia de comisar maritim s-a desfiinţat, CED renunţând în favoarea României la reprezentarea în cadul organismului internaţional.

R. Herter a rămas Căpitan al portului Sulina până în anul 1930.

După această dată numirile Căpitanilor de port la Sulina, a revenit în exclusivitate României.

Serviciul spitalelor

În anul 1857, CED a înfiinţat spitale la Sulina şi Tulcea. Acesta din urmă şi-a restrâns activitatea în anul 1860 şi s-a desfiinţat în anul1862.

Serviciul spitalelor de la Sulina s-a constituit la 20 februarie 1861.

La Sulina, pe lângă spitalul central s-a înfiinţat şi un spital de boli contagioase al serviciului de carantină la care erau supuse toate navele indiferent de pavilion, care intrau pe Canalul Sulina.

În oraşul Sulina s-au construit de către CED două pavilioane de spital, unul pentru CED şi personalul tehnic marinăresc care lucrau pentru CED ei şi familiile lor şi un altul al serviciului de caratină unde erau trataţi în regim strict, marinarii depistaţi cu posibile focare de epidemii

Importanţa acordată de CED serviciului medical al spitalelor de la Sulina, a protejat ani de zile oraşul şi Dunărea maritimă, de boli şi de multiplele epidemii depistate pe vapoare, multe dintre ele tratate în spitalul organizat.

Pavilionul spitalului CED a fost organizat pe două secţii, secţia medicală şi secţia chirurgicală, în care actul medical a fost asigurat de personal calificat. La început asigurat cu personal medical străin, iar din anul 1887 cu medici români, atraşi la Sulina de calitatea ridicată a dotărilor spitaliceşti, la concurenţă cu dotările din Bucureşti.

Dintre medicii care au condus spitalul de la Sulina, amintim pe doctorii Engelhardt, Jelinek şi Vignard, de naţionalitate în ordine, francez, german, francez, pentru ca din anul 1887 să vină la Sulina dr. Romalo şi dr. Petrescu, ambii cetăţeni români, acesta din urmă directorul spitalului între 1890 - 1921.

Serviciile specializate ale spitalului au beneficiat din 1902, şi de serviciile chirurgilor dr. G. Rolando şi dr. G. Martone, acesta din urmă fiind chirurgul şef al spitalului între 1905 - 1935, anul decesului său la Sulina după 30 de ani de serviciu.

Un frumos monument din marmură închinat doctorului G. Martone, se află în Cimitirul catolic italian din Sulina.

În serviciul medical al spitalului au funcţionat dr. Petrescu, dr. V. Baroni şi dr. V. Panaitescu, acesta din urmă şeful serviciului medical între 1928 - 1948, anul decesului său la Sulina după 20 de ani de serviciu.

Monumentul său funerar se află în Cimitirul românesc de la Sulina.

Serviciul medical a fost preluat în 1939 de România.

SECRETUL UNUI SUCCES

După ştiinţa noastră, nu cunoaştem un loc în lume în care o Societate concesionară multinaţională cu caracter oarecum privat, să fi avut la dispoziţie un spaţiu practic nelimitat şi unde pe baza unui Tratat, a unui Statut şi cu o finanţare internaţională, concesionarul să aibă vreme de 80 de ani la dispoziţie o parte din siguranţa naţională a unei ţări.

Acest loc a existat totuşi în România.

Au fost locuri pe glob unde state colonialiste, au concesionat teritorii pe durata a 99 de ani, la Canalul de Suez, la Canalul Panama, din care locuri, îndepărtarea puterilor coloniale făcându-se prin război în 1956 sau în 1970.

O situaţie oarecum asemănătoare cu cea din România s-a petrecut recent în Hong Kong, în cu totul alte condiţii de forţă ale puterilor nucleare, în special cu Anglia şi China.

Dar politica paşnică de colaborare şi înţelegere şi de ce nu interesată a României faţă de Comisia Europeană a Dunării, a constituit excepţia, cea care a permis evacuarea paşnică a teritoriului naţional, fără agresiuni sau inamici declaraţi.

Din această coabitare pe durata de 80 de ani, ambele părţi au avut de câştigat.

România a avut în CED un asigurator al graniţelor sale în momentul primar, al consolidării existenţei ţării ca stat independent şi a primit în schimbul politicii sale îngăduitoare în folosinţă, construcţii de o inestimabilă valoare pe Dunăre, care constau în construcţii şi amenajări hidrotehnice pe care nu avea puterea financiară, să le execute din banul public.

Comisia Europeană a Dunării ca societate comercială cu caracter supranaţional şi-a îndeplinit atribuţiunile pe care le primise prin Tratatul de la Paris din 1856 şi a realizat ca urmare a construcţiilor amenajate, venituri interne din taxele şi impozitele încasate pe Dunăre.

Din aceste taxe, CED a restituit toate creditele avansate de statele semnatare ale tratatului; a restituit integral împrumuturile făcute la diferite bănci internaţionale; a cumpărat materiale, utilaje şi diferite dotări; a menţinut un

aparat tehnic şi administrativ cu care a realizat şi exploatat aceste construcţii.

Ceea ce a fost important pentru România, a fost faptul că nu a lăsat datorii.

Privind din punct de vedere politic, economic şi social, CED, a fost o societate, care nu a deranjat niciodată România.

Aparent inexplicabilă este capacitatea de rezistenţă vreme de 80 de ani, a unei societăţi de dimensiunile CED, de la Brăila la Sulina, pe un teritoriu străin.

Secretul capacităţii de rezistenţă a CED a constat în probitatea profesională a oamenilor care au condus Comitetul Executiv al Comisiei, pe baza unui regulament clar şi cuprinzător, dar în special în longevitatea stabilităţii în funcţii a principalilor conducători ai comitetului, în sacrificiul personal făcut de aceştia pe un teritoriu atât de străin lor.

Sir Ch. A. Hartley, Inginerul Şef al Comisiei, a lucrat pe Dunăre şi la Sulina 15 de ani şi în total vreme de 51 de ani în slujba CED, din anul 1856 până în anul 1907.

Edmund Moler, Secretarul General al CED între 1857 - 1887, a decedat la post după 30 de ani de secretariat. În această postură a trebuit să pună de acord interese politice între cele şapte state europene semnatare ale tratatului, toate cu interese diferite în *problema Dunării.*

Edgar de Wolf, Directorul Serviciului de Contabilitate, a decedat la post după 30 de ani de activitate pe Dunăre, la Sulina.

Giovanni Mateucci, Directorul Casei de Navigaţie, a fost ultimul dintre aceia care au urmărit îndeplinirea atribuţiunilor financiare ale comisiei, a plătit toate lucrările, dar a perceput taxe şi venituri pentru CED vreme de 20 de ani, până ce a decedat la Sulina unde este înmormântat.

Francis Rey, ultimul Secretar General al Comisiei, a preluat din 1911 secretariatul cu aceleaşi probleme ca cele ale predecesorului să Moler. A părăsit România în 1938 şi s-a înapoiat în Franţa natală după 40 de ani, acolo unde nu-l mai cunoştea şi probabil nu-l mai aştepta nimeni.

Carl Kühl, Inginer rezident şi Inginer şef la CED a decedat la Sulina după 35 de ani de serviciu. În onoarea sa, cea mai mare dragă maritimă dn dotarea CED i-a purtat numele.

Eug. Magnussen, Inginer rezident, a decedat la Sulina după 30 de ani de serviciu. Din anul 1887, anul venirii sale în calitate de comandant al pilotinei CED, o navă care din anul 1919, anul decesului său, i-a putat numele.

E. T. Ward, Inginer rezident şi Inginer şef al CED, a plecat din România după 20 de ani de serviciu.

G. de Drigalski şi B. Bordigliani, ambii Inspectori de Navigaţie ai CED, plecaţi de la Sulina după 20 de ani de serviciu la post.

Dr. V. Panaitescu şi dr. G. Martone, medici ai spitalului, din anul 1928 până la preluarea serviciilor medicale de către România, decedaţi ulterior.

Faptului că aceste personalităţi cu calificare superioară şi europeană şi-au dedicat întreaga viaţă în serviciul CED la Sulina, constitue credem noi succesul pe care l-a înregistrat pe toată durata activităţii sale vreme de 80 de ani, Comisia Europeană a Dunării.

Istoria construcţiilor mondiale de care ne ocupăm de multă vreme, nu a înregistrat nicăieri în lume asemenea longevităţi în serviciu comandat.

PRINCIPATELE ROMÂNE ŞI INSTALAREA COMISIEI EUROPENE

Exportul românesc de cereale de la mijlocul sec. al XIX - lea.

În Anglia anului 1847, o secetă cumplită a provocat o foamete în care poporul Irlandei a avut cel mai mult de suferit. Producţia de cartofi tradiţională a acestei ţări a fost compromisă, gândacul de Colorado făcând ravagii şi aruncând zeci de mii de irlandezi în pragul disperării.

Mii de irlandezi au emigrat în următorii ani în America, dar cei care au rămas pe loc în următorii ani, se vor salva de foamete pe baza importurilor de cereale româneşti.

Evenimentul a obligat Marea Britanie să-şi modifice legislaţia protecţionistă şi să adopte legea *corn law,* cea care a deschis interesul englezilor pentru importurile de cereale de pe cele mai uşor accesibile piete.

Anul 1850 a fost momentul exploziei produselor agricole româneşti pe piaţa europeană, care va dura fără întrerupere în umătorii 50 de ani.

Importanta piaţă de export a Principatelor Române a făcut să se deschidă din 1848 la Galaţi, un consulat al Angliei şi în următorii doi ani, consulate ale tuturor statelor europene interesate, la Galaţi, Brăila, Ismail, Tulcea şi la vărsarea Dunării, la Sulina.

Cercetări recente în legătură cu producţia cerealieră din cele două principate, demonstrează potenţialul pe care trimişii ţărilor occidentale le-au găsit aici la Gurile Dunării, în condiţii de transport pe apă de la nivelul epocii.

După datele statistice furnizate de autorităţile locale de la Galaţi, de consulatele străine instalate în porturile dunărene şi mai târziu după alte evaluări, au ieşit pe Dunăre mari cantităţi de cereale rezultate şi din capacitatea de transport a navelor.

Limita capacităţii navelor a fost impusă la început de gabaritul navelor, de pescajul mediu anual asigurat în mod natural la bara de la Sulina, pentru ca

începând cu anul 1861, după construcțiile de regularizări întreprinse pescajul navelor să crească.

Promotorul acestui export de cereale a fost cazanul de aburi, care apăruse în Anglia de câteva decenii, montat la locomotivele de cale ferată și pe vapoare.

Până la declanșarea războiului Crimeei, de pe Dunăre au ieșit încărcate cu cereale, lemne și alte produse de export ale Principatelor, în nave cu pânze și vapoare cu aburi, însumate la o capacitate totală de 2.566.837 tone. Cantitatea cea mai mare a fost transportată de navele cu pânze, care au operat în porturile Dunărene într-un număr mediu de aproape 2000 unități.

Semnificativ pentru progresul tehnic al vapoarelor cu aburi, a fost faptul că acestea au venit la Dunăre într-un număr mediu anual de 45 vapoare, cantitatea medie fiind de 300.000 tone / an.

Din cauza dificultăților de navigație la bara Sulina, și al pericolului pe care îl reprezentau epavele abandonate pe brațul Sulina, tonajul navelor cu pânze și al vapoarelor operate a atins în medie 140 tone.

Interesul pentru acest tip de comerț, pentru calitatea produselor românești și pentru faptul că erau ieftine la cheiurile din Brăila și din Galați, au guvernat începând cu 1848 - 1850 întreaga politică occidentală asupra Gurilor Dunării.

Prin Țara Românească au început să se perinde o serie de afaceriști interesați în dezvoltarea zonei Dunării, cu propuneri adresate domnitorului.

Domnitorul Barbu Știrbey, a înțeles imediat că țara sa se află la intersecția unor mari căi de cominicații europene și că în scurtă vreme se va afla în centrul atenției tuturor. Pe de altă parte situația politică a Valahiei sub protectorat otoman, nu-i dădea domnitorului Știrbey o prea mare libertate de acțiune, mai ales că statul otoman nu era interesat, de a pierde cea mai importantă și apropiată piață de produse alimentare, aflată doar la două - trei zile de navigație de capitala imperiului, Constantinopole.

Cunoscând așezarea geografică a țării Românești și relațiile de vasalitate, domnitorul Barbu Știrbey, informat de prosibilitățile tehnice ale momentului, a început chiar din anul 1851, studierea unor trasee de linii ferate în principat, pe care să le lege cu un pod peste Dunăre.

Domnitorul Barbu Știrbey este primul român care a lansat ideia construirii unui pod peste Dunăre, care să unească Țara Românească cu Marea Neagră.

Până în acele vremuri din 1855 nu se cunosc în documentele cercetate, intenții de punere în valoare a potențialului economic al principatelor române de o asemenea amploare.

A fost ideia de drum spre Marea Neagră.

Într-un ofis domnesc, adresat Obștescului Divan din 22 decembrie 1855 se

spunea : *Insuflat de o nemărginită dorință de a profita de ocazie spre a deschide noi izvoare de fericire acestei țări, ... , am pășit la a deschide negociațiuni cu Companii străine, atât pentru înființare de drumuri de fier, cât și pentru iluminatul Capitalei cu gaz. ....., pentru a prețui propozițiile Companiilor, precum și concesiile ce se cuvine a acorda, ... , să se întreprindă prin inginer special, ... , studiul pregătitor al liniei drumului de fier de la Vârciorova prin Craiova la București și de aici la Dunăre, la punctul ce se va găsi mai priincios, ... , de unde să se prelungească până la un punct al Mării Negre.*

În această variantă, avem convingerea că domnitorul Barbu Ştirbey a avut în vedere trecerea Dunării pe la Giurgiu, de unde urma să se facă legătura cu Varna.

La 24 februarie 1856 Divanul votează o Convenție cu Maximilian von Haber din Karlsrue, în care o clauză prevedea ca, compania sa prin înțelegere cu Înalta Poartă va asigura prelungirea liniei de fier până la Marea Neagră.

La 8 martie 1856, într-o scrisoare adresată Ministrului de Externe al Turciei, domnitorul Ştirbey preciza : *Excelența Voastră va lua cu băgare de seamă că una din principalele condițiuni, ... , este prelungirea liniei pentru atingerea unui port al Mării Negre; ..... , în acelaș timp, ... , o legătură care va alipi Valahia de Imperiul Otoman. De aceia nu mă îndoiesc că la timpul priincios, ... , Sublima Poartă va hărăzi Companiei care va stărui concesia liniei pe lângă Dânsa, ... , de la Dunăre la Marea Neagră.*

Retragerea de la domnie a lui Barbu Ştirbey a dus la întreruperea realizării acestei dorințe a lui și a țării, hotărâtă prin Divanul Domnesc.

Modificările aduse geografiei politice a Gurilor Dunării după războiul Crimeei, preluarea sudului Basarabiei de către Principatele Unite, au adus după Unirea Principatelor din anul 1859 în concepția domnitorului Al. Ioan Cuza, o altă variantă cu privire la dezvoltarea economică a principatelor, printr-o altă soluție tehnică asupra ieșirii la mare a exportului românesc.

Ocolirea Dobrogei stăpânită de imperiul otoman.

Ea se va concretiza în dorința domnitorului Cuza, de a construi un port la Marea Neagră, pe noile teritorii românești recuperate, a unui port în zona care să aparțină de drept Principatelor Unite, în sudul Basarabiei. Varianta portului Gibriani.

Politica de relații externe românească elaborată de Mihail Kogălniceanu în primii ani de domnie a lui Al. Ioan Cuza, completată până la sfârșitul secolului de urmașii săi, a fost cea care a dat directiva respectată de majoritatea miniștrilor de externe români.

Ne revine onoarea de a readuce la cunoștința cititorilor din zilele noastre

integral, un text mai vechi rătăcit prin arhive, dintr-un discurs ţinut de M. Kogălniceanu cu privire la România, la Unire, la rezultatele războiului Crimeei şi la Dunăre.

Din discurs, s-au extras la început ideile generale şi apoi s-a reţinut doar o lozincă patriotardă lipsită de sens şi de context, utilizată de multă lume cu rost şi în ultima vreme, chiar fără rost.

Cheia mântuirii noastre este drumul acela de la Galaţi la Mare. Basarabia care ni s-a dat (după războiul Crimeii, s.n.) *nu o putem pe deplin încorpora, domnilor, până ce nu o vom lega cu interesele noastre; altfel o filă de hârtie ne-a dat-o, o alta poate să ne-o ia îndărăt. Să ducem drumul de fier acela şi să nu ne temem de portul de la Odessa, căci avem acolo porturi care vor bate portul Odessa. Propun ca după votarea acestui drum de fier* (prin Basarabia de sud spre portul Gibriani, expus în continuarea acestui capitol; s.n de azi din anul 2002), *să facă guvernul toate studiile pentru acela. Acolo este mântuirea noastră, să lăsăm toate fricile, toate temerile, să îmbunătăţim ţara naoastră, să asigurăm viitorul României.*

Cuvintele au fost rostite de Mihail Kogălniceanu, în Adunarea Constituantă a Principatelor Unite la data de 22 iunie 1862.

Încheierea ostilităţilor din războiul Crimeei a determinat un aflux important de nave pe Dunăre, prin creşterea numărului lor, fără ca pescajul navelor să crească.

În memoriile Sale, Regele Carol I a consemnat cantităţile de cereale operate la Brăila şi la Galaţi, precizând că până în 1865 de la Brăila, au fost încărcate în medie 3.480.000 hectolitri de cereale, iar de la Galaţi o cantitate medie de 1.760.000 hl. Din celelalte porturi româneşti în perioadă s-au exportat 580.000 hl de cereale. (un hectolitru era egal cu 0,160 tone).

După măsurile întreprinse de CED pentru regularizarea gurii Sulina şi de ranfluare a epavelor de pe braţul Sulina, aceste cantităţi au crescut spectaculos.

Între 1861 - 1865, pescajul navelor asigurat a permis intrarea pe canal, a navelor cu o capacitate medie ce depăşea 250 t pe unitate de navă; s-a ajuns ca după terminarea primei etape de regularizare dintre anii 1868 - 1870, capacitatea medie a navelor să depăşească 350 t.

Cele mai mari nave care au intrat la Sulina în deceniul 1861 - 1870, au atins maximul de 1500 tone, dar din cauza dificultăţilor de navigaţie pe traseu, de pe canalul fluvial neamenajat, aceste nave uriaşe pentru acele vremuri au fost reîncărcate din barje, la Sulina în port.

În anul 1865 = 7.540.000 hl
1866 = 7.250.000 "
1867 = 6.670.000 "
1868 = 12.180.000 "

Capacitățile navelor au crescut și în funcție de apariția vapoarelor cu corpul metalic și pescaj încadrat în limitele impuse de CED, de până la 18 picioare la sfârșitul etapei a doua de amenajări.

Aceste nave au ajuns în ultimul deceniu al secolului al XIX - lea, după terminarea Canalului Maritim și după inaugurarea lucrărilor de construcții din anul 1894, chiar la 5.100 tone pe navă.

O navă de 5000 t are o valoare foarte mare în comerțul cu cereale și în zilele noastre.

Ca urmare a înființării CED și a instalării ei pe viitorul teritoriu al României, Regele Carol I a stabilit principiile care au definit poziția României față de Comisie și a statuat politica externă românească în funcție de această situație:

Reconstituirea politică a Principatelor nu a fost singurul efect al intențiilor binevoitoare ale marilor Puteri; ele au dorit să stabilească interesele economice ale României pe fundamente solide; ameliorarea navigației pe la gurile Dunării, este o chestiune de prim ordin pentru interesele economice ale României și Comisia Europeană are în vedere că problemele viitoare ale României sunt legate de această prezență. Memoriile sale sunt edificatoare.

PORTUL GIBRIANI

Proiectul primului port românesc la Marea Neagră

Intenția de a se construi o cale independentă pentru România, prin care țara să poată exporta liber produsele excedentare ale sale, cerealele și lemnul, a fost după cum am arătat mai sus, în atenția lui Barbu Știrbey, a lui Al. Ioan Cuza și a Regelui Carol I.

În anii de început ai înființării CED, acești conducători de țară, nu cunoșteau puterea politică și economică a acestei instituții internaționale și nu aveau de unde să cunoască durata și amploarea construcțiilor pe care Comisia urma să le construiască pe Dunăre.

România era formată din cele două principete danubiene, fără garanții politice importante, deoarece sistemul politic din 1859, de după Unirea Principatelor, se afla sub suzeranitatea statului otoman. Trebuiau să mai treacă două decenii până la dobândirea Independenței de Stat.

Îndemnați de proiectele lui Barbu Știrbey de aflarea unui drum liber spre Marea Neagră, retrocedarea sudului Basarabiei, a oferit Guvernului Unit, un prilej de a găsi soluții independente.

Domnitorul Al. I. Cuza a fost acela care a analizat cel dintâi problema construirii unui port românesc la Marea Neagră.

Din cauza lipsei cadrelor tehnice româneşti, a fost obligat să se adreseze specialiştilor străini, pe care i-a invitat în România, angajându-i în cadrul Ministerului Lucrărilor Publice abia înfiinţat.

În raportul nr.145 din 31 octombrie 1862, întocmit de inginerul Inspector General în MLP Guy Bonnet, ca urmare a unei deplasări pe teren în localitatea Vâlcov, de la vărsarea braţului Chilia în mare, pentru identificarea unui amplasament al viitorului port, se menţiona că:

- Gura Oceacov este foarte favorabilă dar nu aparţine României ci Turciei, deoarece graniţa dintre Moldova şi Turcia era stabilită pe axul şenalului braţului Belgorod.

- Lacul Săfsica (actualmente Sasâc) aflat pe teritoriul românesc, este punctul cel mai favorabil amplasării unui port, în apropierea satului Gibriani, deoarece are adâncimi navigabile şi este protejat contra vânturilor din răsărit.

- Portul care urma să se construiască, avea posibilitatea de a fii legat de Moldova cu o cale ferată.

Propunerea era însoţită de cheltuieli insemnate, ceace o făcea inacceptabilă.

La acea dată, lacul Săfsica trebuia legat de Dunăre, printr-un canal dragat în nisip de 10 km

Din cauza lipsei mijloacelor financiare propunerea din 1862 a fost amânată, fiind reluată doi ani mai târziu.

Domnitorul Al. I. Cuza a descoperit între timp capacitatea tehnică a CED instalată pe Dunăre şi a dorit să profite de prezenţa acesteia, solicitând în anul 1864 lui sir Ch. A. Hartley inginerul şef, un proiect şi o evaluare a lucrărilor.

Prin noua comandă se solicita o reevaluare a cheltuielilor din raportul lui Bonnet, eventual o altă soluţie de proiect care să lege viitorul port cu Dunărea şi cu Marea Neagră.

La data de 11 octombrie 1864, sir Ch. A. Hartley a prezentat Guvernului României un raport, în care precizează unele elemente geografice importante, legate de configuraţia graniţei din Basarabia cu Imperiul Rusiei.

" Coasta care aparţine Principatelor este de 32 de Mm., începând de la gura Belgorod punctul cel mai nordic al deltei Kilia, până la frontiera Rusă după o linie cu direcţia NE. Toată această întindere a teritoriului este plană, cu excepţia a două Mm. de teren mai ridicat în dreptul satului Gibriani, unde este mărginită cu dune de nisip ".

Ca urmare a studiilor de teren din zonă, Hartley propune:

Amplasamentul portului.

- Construirea portului în mare liberă, imediat la nord - vest de vărsarea braţului Belgorod în Marea Neagră, în Baia Gibriani, prin dragaje în baia deschisă a litoralului şi închiderea portului cu diguri de adăpostire. Graniţa cu Turcia din acea vreme era delimitată de şenalul braţului Belgorod.

- Folosirea părţii româneşti a braţului Belgorod, ca şenal de intrare pe braţul Chlia şi de aici pe Dunăre spre Galaţi.

- Asigurarea şi menţinerea adâncimilor navigabile prin dragaje cu drăgile cu vapori din dotarea C.E.D.

- Dunele de nisip de pe terenul mai ridicat cu 1- 2 m din dintre Vâlcov şi Gibriani, pot fi folosite ca amplasament pentru magaziile portului şi teren pentru calea ferată de legătură a portului, cu Moldova, pe la Chişinău.

Date tehnice ale portului.

Unităţile de măsură engleze din epocă : un picior = 0,304 m.

- Digul de Nord = 2050 picioare la o adâncime naturală de 24 picioare.
- Digul de Sud = 1400 picioare la o adâncime naturală de 18 picioare.
- Cheiuri din lemn de stejar pereate cu piatră în lungime de 5.650 picioare (1722 m).
- Şenalul de acces cu muzoar între diguri de 550 picioare lăţime, la intrarea în port.
- Suprafaţa portului de 11 ha la adâncimea de 18 picioare.
- Digurile urmau sa fie construite din anrocamente de piatră aduse de la Tulcea, pe estacade din lemn de stejar înălţate cu cinci picioare deasupra nivelului mării, după tehnologia de execuţie a jetelelor de la Sulina.
- Portul urma sa aibă două faruri, unul clasa III - a vizibil la 12 Mm şi al doilea de clasa a V- a, vizibil până la 3 Mm, cu înălţimea de 24 picioare.

Evaluarea portului:

- Digul de Nord	= 120.600 # (ducaţi).
- Digul de Sud	= 59.600 #
- Terasamente	= 60.000 #
- Faruri	= 10.000 #
- Cheiuri	= 234.700 #
- Şenal de acces	= 134.600 #
	619.500 #
- Neprevăzute	95.250 #
Total evaluare	714.750 # (ducaţi).

La 13 octombrie 1864, ing. Ch. A. Hartley înaintează raportul său şi cere conform contractului încheiat, să i se plătească ca onorariu şi speze de deplasare (*arfelutage,* sic!), suma de 360 # (ducaţi); notificarea ministrului de resort pe raport : *Se va elibera D. Hartley 360 # (adică trei sute şase zeci galbini).* (Echivalentul a 9450 lei, la valoarea din 1864).

Pe baza acestui raport de studii şi evaluări Guvernul României propune o expunere de motive la proiectul de lege care urma să fie aprobat de Parlament.

Referitor la proiectul de lege pentru construirea unui port la Marea Neagră:

" Între instituţiile de ordin economic pe care le reclamă o ţară agricolă ca România, este şi construirea unui port la Marea Neagră; (..... ;)

Prin retrocedarea Basarabiei făcută de Tratatul de la Paris, România a ajuns a poseda o însemnată întindere de teren la Marea Neagra, încât toţi Românii se vor simţi fericiţi de a putea avea acces direct la mare, (..... ;)

Hartley dupa examinarea făcută pe teren, a stabilit că locul cel mai favorabil ar fii ţărmul satului Gibriani, al lacurilor Kunduc şi Tuzla, care prezintă avantaje d.p.d.v. maritim şi al navigaţiei pe Dunăre.

Braţul Kilia supus împotmolirilor, se va lega de port cu un canal navigabil, fapt ce va permite accesul fară bară, al tuturor navelor."

Expunerea de motive analizată în şedinta de Consiliului de Miniştri, şi ca urmare a însuşirii soluţiilor prezentate, s-a emis spre aprobarea Principelui României următorul jurnal:

Formulare tipărită :

Jurnalul Consiliului de Miniştri

Aprobat : Alecsandru Ioan (semnat în original în antetul actului).

Astăzi 12 ianuarie 1865

Rezoluţia Consiliului de Miniştri:

- Ceă ce este expus în Expunerea de Motive.

- Dispoziţiile jurnalului de faţă se vor aduce la îndeplinire de Ministerul de Interne şi al Lucrarilor Publice, după aprobarea sa de către Maria Sa Principele României

- Se evalueaza la 22.500.000 lei.

Semnat de miniştrii: N. Kreţulescu preşedinte; I. Bălănescu; g- ral Manu; Sturza;

La discutarea proiectului de lege în Adunarea Constituantă a României, domnitorul Al.I. Cuza a întâmpinat o opoziţie politică pe care nu a putut s-o

ocolească, deşi a dorit. Opoziţia poiltică se referea la instabilitatea zonei, la declaraţiile primului ministru Rus, care dorea revizuirea Tratatului de Pace de la Paris. Se referea la sudul Basarabiei.

Problema construirii Portului Gibriani a fost reluată şi de Principele Carol, cu prilejul primei Sale vizite în sudul Basarabiei, de la 12 noiembrie 1866, cu care ocazie vizitează pe uscat cu trăsura, pe un viscol cumplit, amplasamentul viitorului port.

În anul următor, la 20 iunie 1867, Principele Carol, face prima sa vizită pe Dunăre, în deltă, la Sulina, pe braţul Sf. Gheorghe şi pe braţul Chilia până la Vâlcov. În călătoria Sa la bordul navei militare franceze ***Le Magicien***, este însoţit de istoricul francez Desjardins, aflat într-o călătorie de studii la gurile Dunării.

După vizitarea pe apă prin canalul Gâştelor a amplasamentului viitorului port, unde primeşte explicaţiile inginerului Hartley, profesorul Desjardins propune ca portul să se numească, Portul Carol.

Problema construirii portului a fost reluată cu prilejul mai multor discuţii avute la Bucureşti cu Ch. Hartley, în anii următori, 1868 - 1869 şi 1873 - 1875. De fiecare dată, deşi proiectul a fost avizat favorabil de Ministerul Lucrărilor Publica de la Bucureşti, valoarea ridicată a proiectului după evaluarea făcută de Hartley în 1864, a fost principala piedică în finalizarea propunerii.

La 28 decembrie 1868, o lege privitoare la Portul Gibriani a trecut prin Camera Deputaţilor, dar în final nu a fost promulgată de Suveran.

Poziţia pe care Principele Carol a avut-o faţă de Comisia Europeană a Dunării, în mod deosebit referitoare la construirea pentru România a Portului Gibriani, a avut un mare efect internaţional.

După anul 1866, construcţiile executate de CED la Sulina ca urmare a efectului favorabil iniţial din anul 1861 - 62 asupra comerţului danubian, ieşiseră din atenţia marilor Puteri, care atunci nu considerau portul ca o concurenţă faţă de Sulina.

Dar între timp intenţia României confirmată de avizele favorabile ale MLP de la Bucureşti, de a construi Portul Gibriani la Marea Neagră, a devenit de la început concurentul construcţiilor CED de pe braţul Sulina.

Dacă România urma să posede un port la mare, devenea independentă politic şi economic în faţa marilor Puteri europene şi continuarea construcţiilor de pe braţul Sulina deveneau inutile.

Efectul politic al acestui nou port la mare, putea să schimbe radical echilibrul stabilit la Paris în anul 1856, iar sumele considerabile avansate de marile Puteri europene pe Dunăre, nu mai puteau să fie amortizate.

Ca urmare marile Puteri, s-au coalizat preventiv la 26 aprilie 1866 la Paris, împotriva acestei măsuri şi au hotărât oficial, prelungirea duratei de funcţionare a CED cu încă 5 (cinci) ani. Prelungirea s-a făcut la propunerea delegatului Rusiei, baronul Budberg.

Dacă până în anul 1866, vreme de zece ani, durata de funcţionare a CED se prelungise în mod mutual, din doi în doi ani, iată că intenţia României a trezit interesul oficial al marilor Puteri. Mai mult au deschis o nouă linie de credite, pentru reluarea construcţiilor de pe Dunăre, care de aproape patru ani, băteau pasul pe loc.

Părerea noastră este că soluţia construirii Portului Gibriani nu era o măsură tehnică satisfăcătoare, din cauza dificultăţilor navigaţiei pe canalul Chilia şi la vărsarea în microdelta Chiliei de la mare, supusă colmatării continue.

În egală măsură nu era nici o măsură politică de perspectivă.

Peste alţi zece ani în anul 1878 după Tratatul de la Berlin, Basarabia împreună cu Portul Gibriani, nu mai putea să aparţină României. Poate niciodată.

ANEXA 2.1.

MEMORIILE REGELUI CAROL I CU PRIVIRE LA CED ŞI LA DOBROGEA (Extrasul nostru) :

Anul 1866.

1 mai - Prinţul Carol de Hohenzollern i-a cunoştinţă pentru prima dată prin Carol Davila, despre o hartă care reprezintă România cu ţările vecine: Transilvania, Banatul, Bucovina şi Basarabia. Află că aceste provincii sunt locuite în majoritate de români.

17 iulie. Art. VIII din proiectul de lege elaborat de Turcia, pentru recunoaşterea Principelui Carol, este contrar prevederilor Tratatului de la Paris din anul 1856. Tratatele internaţionale ce vor fi încheiate de Sublima Poartă, se vor aplica Principatelor, în tot ce nu va atinge drepturile lor.

22 octombrie. Drumul de investitură la Constantinopole. Linia ferată Varna - Rusciuc nu este terminată şi Principele trebuie să facă de la Rasgrad, drumul cu trăsura. La Varna se îmbarcă pe vaporul turcesc Issedin seara şi dimineaţa de 24 octombrie ajunge la Bosfor. La Constantinopol convorbiri cu Marele Vizir, Aali Paşa.

12 noiembrie. Prințul Carol călătorește la Oltenița pe Dunăre. Drumurile în urma vremii rele, sunt într-o stare cum prințul n-a mai văzut niciodată până acum. De aici, Prințul pleacă pe Dunăre spre Călărași și mai departe spre Brăila și Galați.

14 noiembrie. Brăila e un oraș comercial important (30.000 loc.), cel mai important port pentru exportul de cereale din Valahia. Corăbii din toate țările lumii așteaptă aici să încarce. Cu toate astea, portul este într-o stare cu totul primitivă. Niște străzi nepavate, într-un hal de necrezut, duc în oraș.

15 noiembrie. Pe la ora 9 dimineața plecarea spre orașul vecin, geamănul Brăilei, *portul franc* și piața comercială cea mai însemnată a României, Galați.

Și la Galați primirea e strălucită. Canonierele engleze și franceze care staționează aici sunt acoperite cu steaguri. Galații au vreo 70.000 locuitori. Suburbiile orașului suferă mult din cauza inundațiilor. Centrul, mai elegant și mai frumos, se înalță în terase, aflându-se cu aproape 20 de metri deasupra suburbiilor.

Aproape întreg comerțul de import și de export al României se face prin Galați și Brăila; numai pe Dunăre pot fi transportate productele de căpetenie ale țării, grânele și lemnele.

Brăila și Galații au o populație străină numeroasă. Firmele de export cele mai însemnate se află în mâinile unor greci bogați; de asemenea cele mai importante case de bancă. Patru luni pe an viața stagnează, câtă vreme, Dunărea este acoperită de sloiuri, navigația nu e cu putință.

16 noiembrie. Dimineața prințul primește corpul consular și pe comandanții canonierelor staționate în Galați.

Comisia Europeană a Dunării - CED, instituită prin Tratatul de la Paris pentru navigabilitatea gurilor Dunării, care ține în fiecare an aici, sesiuni de mai multe luni, se înfățișează prințului. Marile puteri sunt reprezentate, parte prin consului lor generali de la București, parte prin consulii din Galați. Turcia are un delegat care vine din Constantinopol pentru fiecare sesiune; afară de aceasta, mai este și un inspector general de navigație, colonelul Drigalski, un fost ofițer prusian, care se află în serviciul Turciei și un inginer șef, Ch. Hartley, care se bucură de o reputație extraordinară. CED are un buget de venituri și cheltuieli de aproape un milion de franci.

Cu regularizarea gurii Sulina, s-a făcut începutul. Consulii Austriei și Rusiei mai formează, împreună cu prefectul poliției Galați, o comisie specială pentru îmbunătățirea *navigabilității Prutului.*

17 noviembrie. Pe la 8 dimineața plecarea cu vaporul franțuzesc ***Le Magicien*** (comandant *de la Richerie*) la Ismail, fosta fortăreață rusească; se

trece pe lângă micul port Reni. Ismailul este capitala celor trei judeţe ale Basarabiei, provincie răpită la începutul veacului de la Moldova de către Rusia, înapoiată Moldovei prin Tratatul din 1856.

Ţarul Nicolae a cheltuit multe milioane cu Ismailul, ca să-şi creeze acolo o bază de operaţiuni împotriva Turciei. Acum, după zece ani, străzile şi oraşul, clădirile joase şi fortăreţele ruinate fac o impresie de decădere.

Braţul Dunării Chilia, nu se poate folosi pentru navigaţia cu vase mari. Pe partea cealalaltă a Dunării, se zăreşte oraşul Tulcea, capitala Dobrogei.

Plecarea la Bolgrad, pe vreme de ninsoare şi pe o câmpie fără drum bătut.

Pe viscol, vizitează amplasamentul viitorului port de la Gibriani.

Cartofilie : În călătoria sa întreprinsă spre Dunărea de Jos, Prinţul Carol a fost însoţit de un pictor, (probabil Carol Pop de Szatmary) care a imortalizat într-o acuarelă peisajele. Acuarela a fost trimisă tatălui său în Germania, care-i mulţumeşte pentru darul făcut.

Anul 1867

15 februarie. S-a înfiinţat la Universitatea din Bucureşti, o facultate de medicină cu 10 catedre, cu dreptul de a acorda diplome de licenţă şi, după un studiu de 5 ani, de doctorat în medicină.

24 februarie - .....; Rusia declară că nu doreşte sfărâmarea Imperiului Otoman, ci numai emanciparea creştinilor din imepriu. Rusia s-a împăcat cum a putut cu restrângerile grele pe care Tratatul de la Paris din 1856 le-a impus navigaţiei sale din Marea Neagră şi ar dori foarte mult să recâştige partea cedată din Basarabia; .....

2 aprilie - Camera votează concesiunea liniei ferate Bucureşti - Giurgiu. Contractul se încheiase sub domnitorul Cuza cu casa engleză Barkley şi Stanforth; ... ;

23 mai - Desjardins, profesor de istorie la Paris, apreciat de Împăratul Napoleon, s-a făcut cunoscut cu un studiu asupra Ronului. Acum a primit însărcinarea să facă un studiu asemănător asupra Dunării; .... ;

15 iunie - Prinţul Carol pleacă însoţit de ministrul Dumitru Brătianu şi de profesorul Desjardins la gurile Dunării. Călătorie de 14 ore prin Bărăgan, până la Brăila.

17 - 18 iunie - Călătorie pe Dunăre cu canoniera franceză **Le Magicien**, spre Galaţi, de unde dimineaţa la ora 8 pleacă împreună cu suita Sa spre Sulina, unde ajunge la ora 4.

La Sulina, primirea din partea Comisiei Dunărene, care abia de câţiva ani şi-a început misiunea de a face navigabile braţele marelui fluviu. În aceiaşi după amiază, canoniera înaintează pe braţul Sf. Gheorghe, braţul cel mai sudic al

Dunării, cât este posibil; .... ;

19 iunie - Le Magicien face un marş în amonte spre braţul Chilia, de unde se îndreaptă spre localitatea Vâlcov.

20 iunie - De la Vâlcov, Prinţul pleacă pa braţul Gâştelor până în apropiere de Lacul Gibriani, din care s-ar putea face un canal până la mare. Deoarece gurile de vărsare ale braţului Chilia nu aparţin României, prin acest lac s-ar putea crea o cale românească la mare şi un port care ar ridica Basarabia la o mare importanţă pentru ţara întreagă. Împreună cu prof. Desjardins apreciază aceste planuri, viitorul port fiind numit în glumă, portul **Charles I.**

Anul 1868.

30 martie - ..... ; Baronul d´Avril, care, încă de câteva luni nu mai e în Bucureşti, lucrând în Comisia Dunăreană din Galaţi, pleacă definitiv din România. Melinet este succesorul lui la consulatul general al Franţei.

Sfatul dat de Contele Bismarck Principelui Carol:

România este Belgia sud estului Europei. Ca şi Belgia, România n-are să facă politică externă, ci trebuie să trăiască cu vecinii în relaţiile cele mai bune. Atunci va participa de la sine la roadele care vor cădea la vremea lor din pomul european.

Comentariul nostru :

Stabilitatea politică imprimată de Prinţul Carol în esenţa acestui sfat, a deranjat marile puteri Europene datorită puterii exemplului, pentru popoarele mici; Franţa, a fost suspicioasă datorită originii germane a prinţului, de o apropiere Germano - Română; Rusia, a căutat prin toate mijloacele să destabilizeze regimul politic de la Bucureşti, pentru recucerirea Basarabiei; Anglia, a rămas tot timpul în expectativă ca un arbitru interesat economico - comercial, mai mult decât politic.

Prinţul Carol Anton tatăl lui Carol spune : *E o prigonire organizată contra României. De la această stabilitate politică, popoarele vecine au avut numai de câştigat : Serbia, s-a înarmat mai mult decât a fost necesar, deranjând prin politica sa îngustă sprijinită de Rusia, toată Europa şi pe Turci (Prinţul Mihail al Sebiei este asasinat la 1 iunie crt.); Bulgarii au trecut Dunărea* (în România, n.n.) *în număr foarte mare, România devenind un centru al instruirii copiilor de bulgari, precum şi o centrală a comitetelor lor revoluţionare; Grecia a fost ajutată politic în disputele avute cu Turcia şi material prin bani trimişi de Prinţ* (Carol; românilor din nordul Greciei, n.n.) *în particular, partizanilor candioţi din Insula Creta, în particular din multe insule din Arhipelag.*

Comentariul nostru:

Ioaniţii din Kefalonia; Candioţii - Heraclioţii din Creta; Cicladieni din

Serifos, Andros, Santorin-Thira, s.a.

Cu această ocazie, foarte mulţi greci au părăsit teritroriul naţional şi s-au instalat la Sulina, devenind prin abilitatea lor în navigaţie, piloţi ai CED şi prin banii câştigaţi din aceste practici, etnia cea mai puternică de la Sulina.

28 decembrie. Din raportul lui D. Sturza de la Constantinopole unde reprezintă România: *Ministrul de externe turc Savfet Paşa a cerut expulzarea supuşilor greci din România. Aceştia au venit în România ca să scape de prigoana turcească. Ei s-au instalat pe Dunăre până la Sulina, pe lângă concetăţenii lor din aceste locuri, care i-au primit din solidaritate de neam.*

Comentariul nostru :

România a avut totdeauna un adversar pe Dunăre, Austria.

Cauza, vechi aversiuni ca urmare a retragerii din Oltenia în urma Tratatului din 1739 de la Belgrad, care anulează Pacea de la Passarowitz, cea care generase pretenţile austriece.

Anul 1869.

8 mai - Germnaia a trimis pe Dunăre, la Sulina **canoniera Blitz,** al cărui corp ofiţeresc a fost primit în trecere, în audienţă de Prinţ.

Prinţul Carol Anton : *Cine este crescut şi educat în Germania, îşi face o normă de a prefera calea dreaptă a lealităţii şi sincerităţii faţă de căile piezişe ale şcolii diplomatice bizantine.*

12 iunie. Guvernul face un credit de 800.000 franci. Cu această sumă se acoperă o creanţă a Rusiei pentru materialul de la Ismail şi Chilia Nouă ;

17 iulie. ..... ; Contele Keiserling venit de la Galaţi, raportează lucruri satisfăcătoare asupra călătoriei sale la gurile Dunării; localităţile Galaţi şi Brăila progresează; peste o sută de vapoare se află ancorate la Sulina şi la Galaţi, încărcate cu furnituri pentru România : şine cf, motoare, locomotive, vagoane, s.a. La Sulina în urma lucrărilor mari şi cu bune rezultate ale CED, s-a adâncit albia la intrare până la 17 picioare. Lucrările de îndiguire şi baraje la Dunărea de Jos progresează. În anii viitori vor fi gata şi numai întreţinerea lor va mai fi necesară.

20 iulie. ..... ; guvernul francez îşi menţine atitudinea rezervată (faţă de România s.n.), deoarece doreşte să menajeze Turcia. De ce o menajează în România şi nu în Egipt ? De ce în România (Turcia s.n.) este alături de Anglia şi în Egipt este cu Anglia la cuţite ? Interese politice !

În general Anglia nu arată nici un interes politic pentru România. Din această parte nu ne putem aştepta la nimic. Politica ei din Orient nu este de loc favorabilă popoarelor creştine. Cu Austria stăm oficial mai bine.

24 iulie. Inginerul englez Hartley prezintă prinţului planurile pentru con-

struirea portului Gibriani, la Marea Neagră; dar pentru aceste construcţii sunt necesare 20 milioane.

27 iulie. .... ; se reia conferinţa cu inginerul Hrtley asupra construcţiei portului.

14 august. Plecarea spre Crimeea la invitaţia ţarului. De la Oltenița îmbarcarea pe vasul ***Ştefan cel Mare*** cu care se ajunge dimineaţa la Galaţi. După amiaza de 13 august se ajunge la Sulina. Aici prinţul Carol inspectează lucrările CED şi participă la un dineu dat de Comisie, în noul Palat Administrativ, de curând inaugurat.

Seara la ora 9 se îmbarcă pe ***Tauried***, un vas al Societăţii de navigaţie a Mării Negre.

16 august. La ora 7 se ajunge la Odessa. De la palatul guvernamental unde a fost primit oficial, cu trăsura, Prinţul Carol vizitează după amiază oraşul Odessa. Mai presus de toate noul bulevard, de la care nişte trepte late şi splendide duc până în port. Vizitează monumentul lui Richelieu, fondatorul Odessei; parcurile şi în deosebi marea grădină botanică; diferite biserici şi biblioteca. Oraşul este luxos, astfel că Odessa întrece aşteptările prinţului;

17 august. - Seara la ora 8 după o zi de furtună, vaporul ***Kasbek*** ajunge la Sevastopol.

Dimineaţa vizitează cimitirul rusesc în care se odihnesc apărătorii Sevastopolului. Oraşul este în schimb o ruină, nerefăcut, ca urmare a bombardamentelor suferite. Statuia apărătorului cetăţii Prinţul Mihail Gorceakov, se ridică deasupra ruinelor.

După amiaza pleacă la Bakci Sarai care a fost capitala tătarilor care au stăpânit Crimeea. Marele palat al hunilor a fost restaurat de Potemkin pentru Ecaterina a II - a , aşa cum arăta el pe vremea ultimului han al tătarilor.

După vizitarea cimtirului ostaşilor francezi căzuţi în războiul din Crimeea, pleacă la Livadia unde este aşteptat de ţar. Pe data de 11 / 23 august prinţul Carol se înapoiază la Sulina, de unde pleacă imediat în amonte, spre Bucureşti.

7 septembrie. Prinţul Carol pleacă în călătorie spre vestul Europei, la bordul vasului ***Ştefan cel Mare***, care în acea noapte părăseşte Vârciorova. A fost prima navă românească care a ieşit în afara apelor teritoriale româneşti.

17 noiembrie. - Prinţul Carol vizitează la Giurgiu ***Yahtul Regal Delfinul,*** primit în dar de la regele Prusiei, de curând reparat, la comanda căruia a fost numit ofiţerul de marină francez, Fougère, care are sarcina să reorganizeze mica flotilă românească de pe Dunăre.

27 noiembrie. Guvernul a reuşit să restabilească bugetul cu cheltuielile sale suplimentare, ca urmare a dezvoltării tinerei flote de comerţ pe Dunăre. Marina

doreşte în continuare construirea portului de la Marea Neagră.

Anul 1870.

În luna noiembrie 1870 Rusia a transmis o notă Guvernului român, prin care Marele Imperiu denunţa prevederile Tratatului de la Paris din 1856, cu privire la Basarabia şi la neutralizarea navigaţiei în Marea Neagră.

Anul 1871 - 1872.

20 aprilie. Principele Carol aflat la Galaţi se întâlneşte cu colonelul Gordon, comisarul englez pe lângă CED cu sediul la Galaţi. Gordon a fost participant în războiul Crimeei între 1855 - 56. *(Lindon Gordon, împreună cu John Stockes* - v. delegaţi permanenţi mai sus - *este unul dintre autorii proiectului portului Constanţa, n. n.).*

Anul 1873.

25 iunie. ..... ; Contele Andrassy vorbeşte despre reglarea cursului Dunării la Porţile de Fier, amintind că planurile necesare au fost întocmite de inginerul Nobling, care a lucrat la Comisia Europeană a Dunării.

8 august. ..... ; Consiliul de miniştri se ocupă din nou de construcţia portului de la Marea Neagră, fără ca problema să avanseze.

Anul 1875.

19 mai 1875 - .... ; Principele primeşte pe Hartley, inginer englez în Comisia Dunării şi se întreţine cu acesta asupra proiectului vechi al unui port românesc la Marea Neagră.

Anul 1876.

12 / 24 iunie - Cele şapte puncte ale chestiunilor în neînţelegere dintre România şi Înalta Poartă, prezentete de M. Kogălniceanu :

1. Recunoaşterea României ca individualitate de Stat şi ca nume istoric;

2. Primirea agentului român de la Constantinopole în rândul corpului diplomatic;

3. Reglarea relaţiilor supuşilor români, care trăiesc în Turcia (Dobrogea s.n.) şi recunoaşterea jurisdicţiei consulare române asupra acestora; (până atunci interesele românilor din Dobrogea erau reprezentate de Consulatul Austriac de la Galaţi şi de la Varna, n.n.).

4. Recunoaşterea inviolabilităţii teritoriului român şi reglarea frontierelor pe insulele Dunării, care sunt în litigiu;

5. Încheierea de convenţii de extrădare, comerciale, poştale şi telegrafice între România şi Turcia;

6. Recunoaşterea paşapoartelor române şi neamestecul consulilor turci în afacerile supuşilor români în străinătate;

7. Fixarea graniţei turco - române la gurile Dunării, pe baza unei linii care să

treacă prin mijlocul albiei Dunării.

5 decembrie. - Se stabilesc condiţiile trecerii armatei ruseşti prin România : Rusia se obligă de a respecta integritatea actuală a României (în special Basarabia de sud, n.n.);

Aforism turcesc -

Atribuit lui Mihdat Paşa, mare vizir sub sultanul Murad al V - lea:

Noi (***Turcii n.n.***) am fost şase sute când am intrat în această ţară (***Imperiul Bizantin, n.n.***); acum nu vom ieşi decât când vom fi şase sute.

28 decembrie - Constituţia turcească -

Art. 1. Imperiul Otoman cuprinde ţinuturile şi posesiunile actuale şi provinciile privilegiate. El alcătuieşte un tot indivizibil, din care nici o parte nu poate fi dezlipită pentru nici un motiv. (....)

Art. 7. Sultanul dă investitura capilor de provincii privilegiate (şi a Domnitorului Român, n.n.) în formele determinate prin privilegiile ce le sunt admise.

Declaraţie oficială ulterioară la Constituţie : Principatele Unite, care fac parte integrantă a Imperiului Otoman, nu sunt atinse de Constituţie.

Anul 1877.

19 ianuarie. - Marele Consiliu al Turciei, a respins toate punctele aflate în discuţia Conferinţei marilor Puteri, cu privire la Constituţie, deoarece le-a găsit incompatibile cu integritatea, independenţa şi demnitatea Imperiului.

20 ianuarie. - Conferinţa marilor Puteri se dizolvă. Poarta a intrat în conflict cu toate statele europene. (Război ! n.n.).

27 ianuarie. - Lordul Salisbury a trimis un consilier al său în Bulgaria, pentru sondarea opiniei din această ţară (peste Dunăre, în Dobrogea, pe malul drept al Dunării şi în Balcani, n.n.).

Răspuns : Bulgarii din Balcanii de Sud nu vor să ştie nimic de Ruşi, pe când bulgarii de la Dunăre ar fi hotărâţi a scutura jugul turcesc, din cauza corupţiei autorităţilor.

10 mai. Camera pregăteşte o rezoluţie pentru declararea Independenţei României.

10 mai. Ziua proclamării Independenţei României.

23 iunie - Armata rusă trece în Dobrogea de la Galaţi, ocupând Isaccea şi Tulcea. Trupele ruse suferă de friguri palustre căpătate ca urmare a aşteptării îndelungate prin bălţile şi insulele din sudul Basarabiei.

Anul 1878.

14 ianuarie. Primele tratative de pace la Kazanlâk, la care guvernul român cere prin delegat :

- Independența României și printre altele :

- Toate brațele Dunării, inclusiv cel de la Sf. Gheorghe, să fie iarăși retrocedate României, conform Tratatului de la Paris.

În jurnale persistă zvonul, precum că rușii ar avea intenția să ia înapoi districtele sud basarabene, retrocedate României prin Tratatul de la Paris.

Principele Carol scrie tatălui său că : *Eu nu pot să cred asta, mai ales dup ce noi le-am dat concursul în momentele cele mai critice. Afară de aceasta o astfel de schimbare de posesie se împotrivește Germaniei și Austriei, care trebuesc să vegheze ca gurile Dunării să nu cadă în mâinile unei Mari Puteri.*

15 ianuarie. - Prințul Orlov din Rusia, susține o teorie precum că Ismailul ar reprezenta pentru fiecare rus, amintiri legate de luptele glorioase, ... !

27 ianuarie. - Scrisoare de la Principele Carol Anton : ..... *înapoierea malului basarabean ar fi o calamitate pentru România; ..... în exterior, ar deveni iluzoriu pentru Germania și Austria de a avea Dunărea liberă.*

29 ianuarie. Ion Ghica comunică de la Petrograd că țarul și cancelarul său i-au exprimat formal că Rusia dorește să intre din nou în posesia Basarabiei de sud; în compensație România ar primi :

- Delta Dunării integral;

- Dobrogea până la sud de Kustendje.

Motivația :

Basarabia de sud a fost cedată Moldovei și nu României; prevederile Tratatului de la Paris nu mai are în vigoare nici o dispoziție; nu ar fi just ca singură Rusia să mai respecte această prevedere din tratat; pentru Rusia este o chestiune de demnitate și de mândrie națională a cere înapoierea acestei părți a Basarabiei.

2 februarie. Din rapoartele reprezentanților diplomatici ai României în toată Europa, se deduce că problema Basarabiei de sud, lasă rece majoritatea cancelariilor europene.

6 februarie. - Adunarea Deputaților de la București a dat o rezoluție : *Adunarea este decisă să mențină neatingerea integrității teritoriului României și să nu admită nici o înstrăinare a teritoriului sub nici o formă, fie la schimb sau altă compensație teritorială.*

10 februarie. - Rezoluția de mai sus este considerată : *un act ostil față de Rusia.*

Convenția ruso - turcă de la Adrianopol din 19 ianuarie 1878

I. Independența României și Serbiei vor fi recunoscute. O despăgubire teritorială îndestulătoare se va asigura celei dintâi și o rectificare de frontieră celei de a doua.

12 martie - Prinţul Gorceacov, cancelarul Imperiului Rus, l-a asigurat pe delegatul României că :

- este de prisos să mai ridice problema Basarabiei de sud;
- dacă România nu negociază această problemă, ţinutul va fi ocupat pur şi simplu;
- România nu va mai primi nici o compensaţie;
- o rezistenţă armată ar fi periculoasă pentru România ca naţiune.

mai jos :

- o împotrivire la Tratatul de la San Ştefano din martie 1878, va obliga pe împărat să ordone dezarmarea armatei române şi ocuparea României.

Tratatul de la San Ştefano. (.....)

Art. V. Sublima Poartă recunoaşte Independenţa României.

Art. VIII. Trecerea liberă a armatelor ruseşti prin România sau prin porturile de la Marea Neagră.

Art. XII. Drepturile, obligaţiile şi prerogativele Comisiunii internaţionale a Dunării de Jos sunt menţinute intacte.

Art. XIX. Despăgubiri de război în valoare de 410 milioane ruble, transformate în cesiuni teritoriale :

Sangeacul Tulcei, adică districtele Chilia, Sulina, Mahmudia, Isaccea, Tulcea, Babadag, Hârşova, Constanţa şi Medgidia, precum şi insulele Deltei Dunării şi Insula Şerpilor.

Rusia neavând dorinţa de a anexa acest teritoriu, nici insulele Deltei, îşi rezervă dreptul de a le schimba pe partea din Basarabia desprinsă de la Rusia prin Tratatul de la Paris din 1856.

Tratatul de la Berlin din anul 1878.

15 iulie. M. Kogălniceanu a prezentat anticipat Principelul Carol textul Tratatului de la Berlin care urmează a se semna la 30 august 1878.

Din Tratat :

Art. XLIV. Înaltele părţi contractante recunosc Independenţa României, ...

Art. XLV. Principatul României retrocedează M.S. Împăratul Rusiei porţiunea de teritoriu din Basarabia, desprinsă de la Rusia în urma Tratatului de la Paris din anul 1856, ...

Art. XLVI. Insulele ce formează Delta Dunării, precum şi Insula Şerpilor, sangeacul Tulcei, cuprinzând districtele (cazas) Chilia, Sulina - Mahmudia, Isaccea, Tulcea, Măcin, Babadag, Hârşova, Constanţa, Medgidia, sunt reunite cu România.

Principatul primeşte deosebit de aceasta, teritoriul situat la sud de Dobrogea până la o linie care să plece de la răsărit la Silistra şi terminându-se la Marea

Neagră, la sud de Mangalia.

Traseul fruntariei va fi fixat la fața locului de comisiunea europeană instituită pentru delimitarea Bulgariei.

Art. XLVII. Chestiunea împărțirii apelor și pescăriilor va fi supusă arbitrajului Comisiei Europene a Dunării.

Art. LII. Spre a spori garanțiile asigurate libertății navigației pe Dunăre, recunoscută a fi de interes european, ...; Nici un bastiment de război nu va putea să navigheze pe Dunăre mai în jos de Porțile de Fier, afară de vasele ușoare destinate poliției sau vămilor. Staționarii (navele militare) Puterilor (Anglia, Franța) de la gurile Dunării vor putea să urce până la Galați.

Art. LIII. Comisia Europeană a Dunării, în sânul căreia România va fi reprezentată, este menținută în funcțiile sale și le va exercita de aci înainte, până la Galați, într-o completă independență de autoritatea teritorială. Toate tratatele, angajamentele, actele și deciziile relative la aceste drepturi, privilegii, prerogative și obligații sunt confirmate.

Art. LIV. Cu un an înainte de expirarea termenului de durată a Comisiei Europene, Puterile se vor înțelege în privința prelungirii .....

Art. LV. Regulamentele de navigație, de poliție fluvială și de supraveghere de la Porțile de Fier până la Galați vor fi elaborate de Comisia Europeană, asistată de delegațiile statelor riverane și puse de acord cu cele existente pentru Dunărea de Jos.

Art. LVI. Comisia Europeană se va înțelege cu cel de drept pentru asigurarea întreținerii farului de la Insula Șerpilor.

Principele Carol se consfătuește cu Ion Brătianu asupra acestei forme ofensatoare a Tratatului. I. Brătianu e de părere că România trebue să se supună hotărârilor Congresului.

4 august. Scrisoarea Principelui Carol către tatăl său : ..... *Teritoriile de dincolo de Dunăre nu le luăm ca o compensație pentru Basarabia; le luăm ca despăgubire de război și că Europa ni le-a dat din inițiativa ei; .... ;*

La luarea în stăpânire a Dobrogei voi da o proclamație și poate chiar la toamnă voi vizita această nouă țară;

27 august. Sfaturile Prințului Carol Anton tatăl : *Basarabia este pierdută; .... ; Împăcarea cu Rusia ..... ; Faptul împlinit al Tratatului de la Berlin .... ; jertfe se cer numai celor mici, când aceștia au pornit pe drumul celor mari; ....*

20 septembrie. - Principele Carol a preluat la inițiativa Consiliului de Miniștri, titlul de Alteță Regală.

2 octombrie. - Moțiunea camerei Deputaților: *Camera deputaților a luat cunoștință de dispozițiile Tratatului de la Berlin în privința României. Silită de hotărârea marilor Puteri și spre a nu fi o piedică în calea păcii, Camera împuternicește Guvernul a se supune voinței întregii Europe, retrăgând autoritățile*

civile şi militare din Basarabia şi luând în stăpânire Dobrogea, Delta Dunării şi Insula Şerpilor. Adoptată cu 83 voturi, contra 27;

22 octombrie. Comisia internaţională pentru fixarea graniţei din Dobrogea cu Bulgaria :

Tahir Paşa - Turcia, preşedinte; Col. Bogolubov - Rusia; Colonelul Scherff - Germania; Colonelul baron Ripp - Austro Ungaria; Maiorul Lemoyne - Franţa; Colonelul Home - Anglia; Lt. col. Orero - Italia.

17 noiembrie. Am de gând la sfârşitul săptămânii viitoare să mă duc la Brăila să asist la trecerea trupelor mele în Dobrogea.

Anul 1879.

27 octombrie - ASR Carol, vizitează pentru prima oară Dobrogea. Este însoţit de M. Kogălniceanu.

Din delegaţia tehnică de trasare a frontierei Româno - Bulgare fac parte : Leon Louise Lalanne inginer francez, preşedinte; Fălcoianu, Arion, Olănescu, membri din partea română.

28 octombrie. Delegatul tehnic al Bulgariei nu este admis în comisie deoarece Bulgaria spre deosebire de România nu este independentă. Drepturile Bulgariei sunt asumate de delegatul Turc şi German;

La Tulcea, trăieşte un bătrân mitropolit grec al comunităţii greceşti de pe Dunăre;

30 octombrie. - La Cervavodă ASR Carol este întâmpinat de Remus Opreanu şi de Directorul Ssocietăţii engleze DBSR care a construit linia ferată în urmă cu 20 de ani; îmbarcat într-un frumos vagon salon al liniei ferate, Regele opreşte la Medgidia şi la Murfatlar. trenul are o viteză apreciabilă;

La Constanţa face un Te Deum la biserica grecească, apoi prezentările oficiale la conac, sediul primăriei. Vizitează atelierele de reparaţii, portul în starea în care se află , şi merge pe noul bulevard până la farul portului unde se urcă şi apoi spre spitalul militar. În piaţa oraşului vede cămilele, animale paşnice crescute de tătarii din sudul Dobrogei;

30 octombrie. - La ora 10 participă la punerea pietrei fundamentale la temelia viitorului Hotel Carol, ce se construieşte pe un promontoriu (dată foarte importantă pentru istoria oraşului Constanţa, n.n.); la Constanţa o sectă a ***caraiţilor*** au o casă de rugăciune împodobită cu covoare şi stofe; aceşti evrei care resping talmudul şi se ţin de Sfânta Scriptură, este de 40 - 50 membri, între care şi consulul rus;

17 noiembrie. - La graniţa cu Bulgaria, lângă Silistra o mare problemă s-a ivit în legătură cu fortul turcesc dezafectat de pe movila Arab Tabia. El se va atribui în cele din urmă României.

Comentariul nostru:

Poziţia movilei avantajoasă României şi în spiritul Tratatului, dar orgolios

dorit de a fi atribuită de țarul Alexandru, Bulgariei, va face în final ca podul preconizat de Tratatul de la Berlin a se construi în aval de Silistra, să împiedice tehnic un asemenea amplasament.

Mai în aval de graniță la scurtă distanță încep bălțile Ialomiței;

În schimbul acestui amplasament, România a cedat Bulgariei în împrejurimile Silistrei aproape 5 kmp. de teren bun pentru agricultură. Dar și locul de amplasare al viitorului pod.

Deoarece nu se putea construi un pod peste Dunăre exclusiv din fondurile românești, care să înceapă pe malul stâng în România și să se termine pe cel drept la Bulgari, România a profitat de prevedere și a mutat podul la Cernavodă.

A fost motivația strategică românească, susținută diplomatic ulterior.

De fapt, Regele Carol I a interzis românilor de a construi vreodată un pod peste Dunăre, spre sud.

Anul 1880.

11 februarie. Camera Deputaților ia în discuție legea de organizare a Dobrogei (v. Cap. IV).

12 martie. Porturile Brăila, Galați, Tulcea, și Constanța sunt declarate *porto - franco* prin lege promulgată azi.

Anul 1881.

7 ianuarie. Austro - Ungaria deși nu este stat riveran la Dunărea de Jos, cere imperios în CED la Galați, drept de vot în comisie deoarece are atribuțiuni de poliție pe sectorul de la Porțile de Fier; România protestează în comisie.

ASR Carol scrie tatălui său: *Se prea poate ca CED al cărui mandat expiră în 1883 să fie înlocuită cu Comisia Riveranilor. Noi suntem de acord ca Austro - Ungaria să prezideze Comisia Riveranilor, dar nu suntem de acord să participe la CED. Ungurii vor să monopolizeze Dunărea; cu Austria ne putem înțelege.*

Refuzul unui împărat.

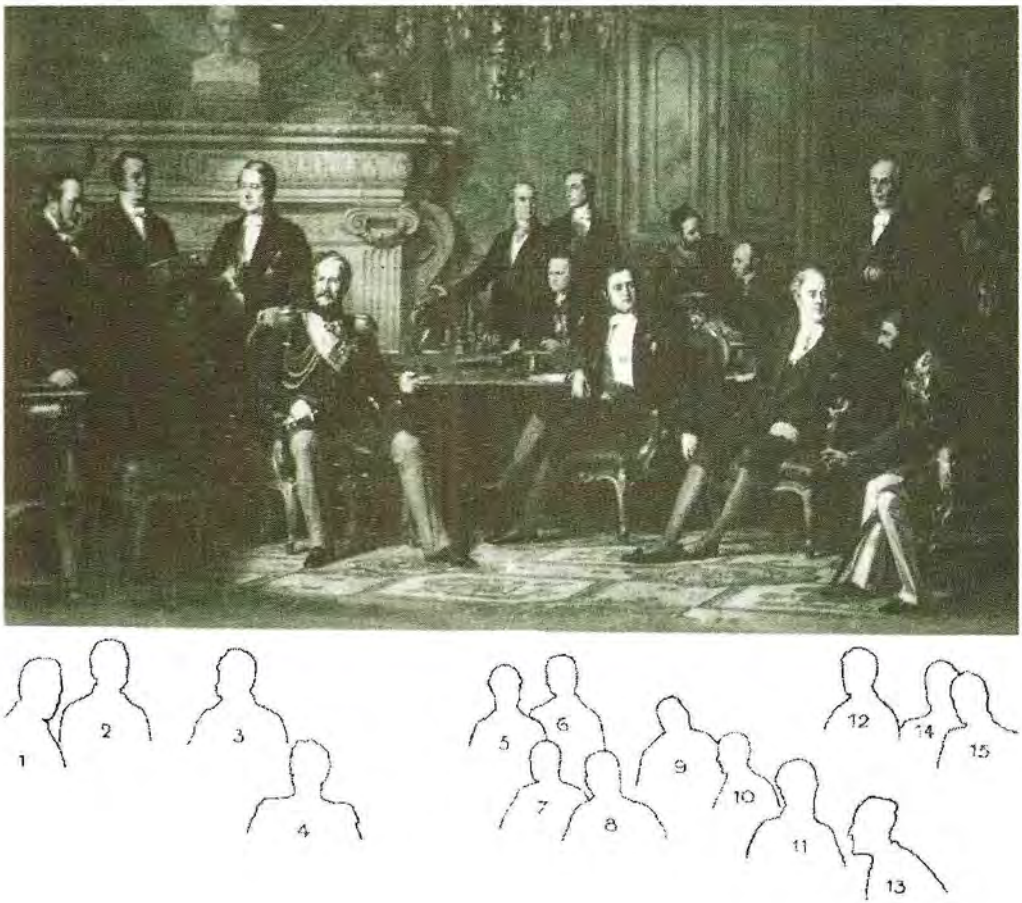
Comentariul nostru:

La 13 martie 1881 a fost asasinat Împăratul Alexandru al II -lea al Rusiei. Despre morți numai de bine. Dar, orgolios și hapsân în înverșunarea sa contra României și a poziției ei geografice (a Dobrogei), a refuzat el la fel ca și cei dinaintea sa sau după el, pentru mai mult de două secole să facă, ceea ce singură populația Republicii Moldova (Basarabiei) a făcut în 1991. S-a desprins de la Rusia. (n.n).

26 martie. Lege :

Art I. România se proclamă Regat. Principele Carol I primește pentru sine și pentru urmașii săi, titlul de Rege al României.

10 mai. Regele Carol I al României este încoronat la Biserica Mitropoliei din București.



Planşa 17 – Membrii Congresului de la Paris (25 febr. - 30 martie 1856)

1. Contele de Cavour (Sardinia); 2. Baronul Cowley (Marea Britanie); 3. Contele de Boul - Schauenstein (Austria); 4. Contele Orloff (Rusia); 5. Baronul de Bourqueney (Franţa); 6. Baronul de Hübner (Austria); 7. Baronul de Manteuffel (Prusia); 8. Contele Walewski (Franţa); 9. Mehemmed Djemil Bey (Turcia); 10. Benedetti (Franţa), Secretarul Congresului; 11. Contele de Calderon (Marea Britanie); 12. Baronul de Brunnow (Rusia); 13. Mouhammed Emin Aali Pacha (Turcia); 14. Contele de Hatzfeldt Wildenburg Schoenstein (Prusia); 15. Marchizul de Villamarina (Sardinia).

Planşa 18 – Membrii Comitetului Executiv al CED în anul 1864

1. Ahmed Rassim Pacha (Turcia);
2. Cavalerul de Kremer (Austria);
3. D. de Drigalsky (Inspectorul General al Navigaţiei pe Dunăre);
4. Maiorul Stokes (Marea Britanie);
5. D. de Engelhardt (Franţa);
6. Cavalerul Strabio (Italia);
7. Baronul d´Offenberg (Rusia);
8. Sir Charles Hartley (Inginerul Şef al CED);
9. D. Saint Pierre (Prusia);
10. D. Mohler (Secretarul General al CED).

Planşa 19 – Membrii permanenţi şi supleanţi ai Comitetului Executiv din 1930

Aşezaţi de la dreapta la stânga: Osmin Laporte (Franţa); C. Rossetti (Italia);
Sir John Baldwin (Marea Britanie);
În picioare de la dreapta la stânga : G. Mouille (Franţa); G.B. Dolfini (Italia);
T.B. Wildman (Marea Britanie); E. Bonachi (România); Francis Rey (Secretar General)

Planşa 20 – Însemnele Comisiei Europene a Dunării

a - Placa din bronz care atestă înfiinţarea CED, montată pe clădirea Farului Mare de la Sulina.

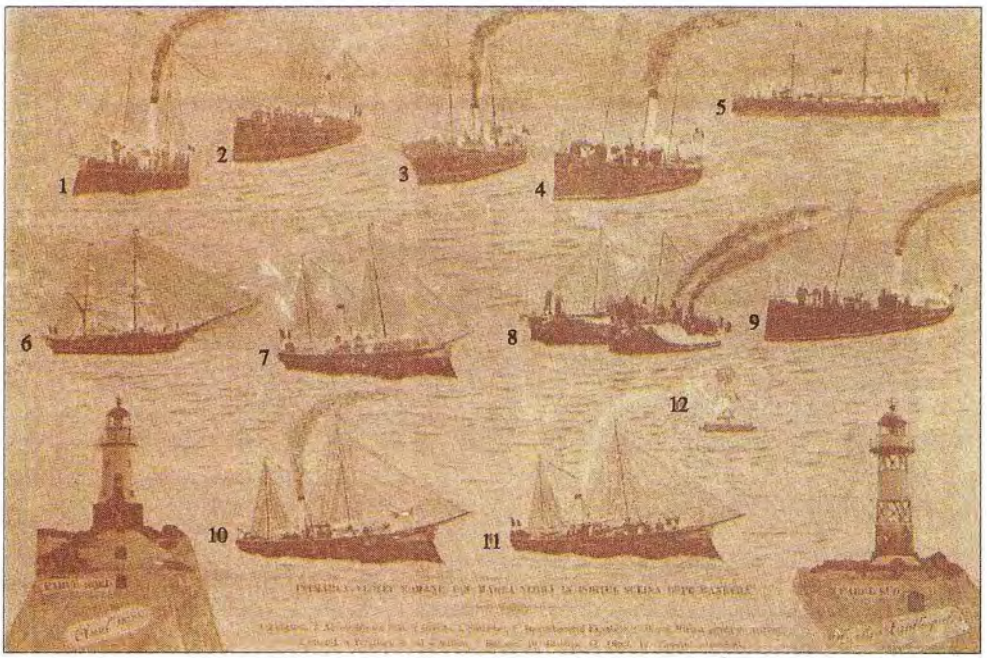
b - Drapelul CED

Înainte de anul 1878, a fost arborat la navele care au aparţinut CED un pavilion de avertizare, pentru a le deosebi de celelalte nave care circulau pe Dunăre. Începând cu anul 1881, România a acceptat ca pavilionul să fie arborat deasupra clădirilor şi navelor CED, împreună cu tricolorul românesc mai jos de acesta.

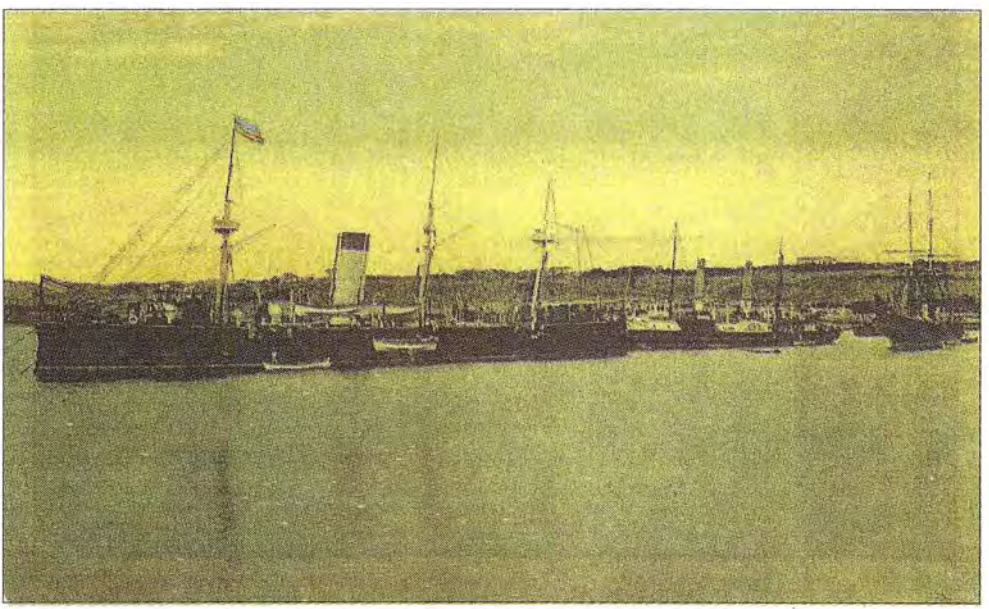
Culori: roşu, alb, albastru, alb, roşu.

c - Iahtul "Carolus Primus", nava de inspecţie a C.E.D.
(Colecţia Marinel Chiriac - Constanţa)

Planşa 21 – Flota Marinei Militare Române (Colecţia Marinel Chiriac - Constanţa)

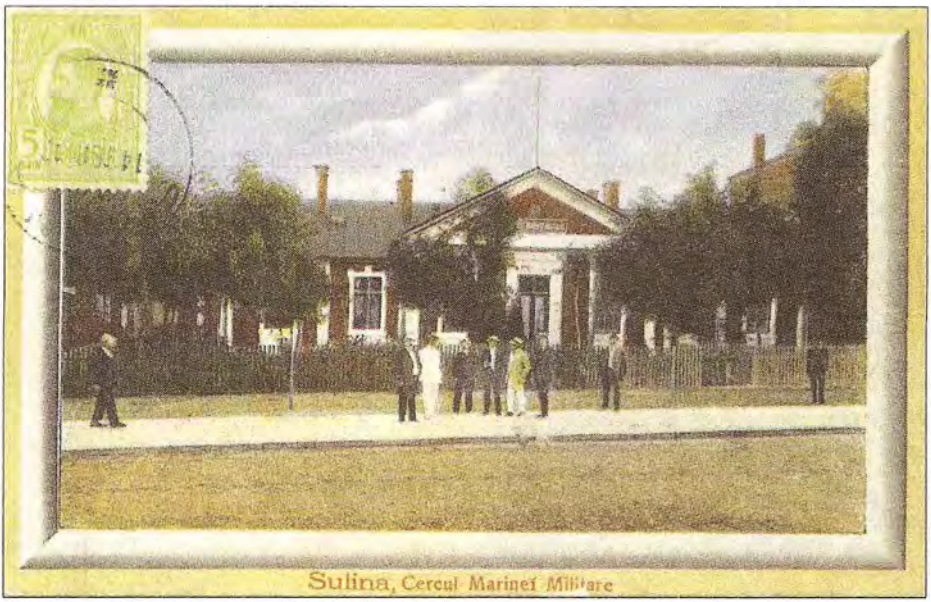


1 – Fulgerul; 2 – Alexandru cel Bun; 3 – Griviţa; 4 – Smârdan; 5 – Încrucişetorul Elisabeta; 6 – Bricul "Mircea-şcoala de marină"; 7 – Siretul; 8 – Torpiloarele Sborul şi Năluca; 9 – Rahova; 10 – Bistriţa; 11 – Oltul; 12 – Clopotul geamandură.

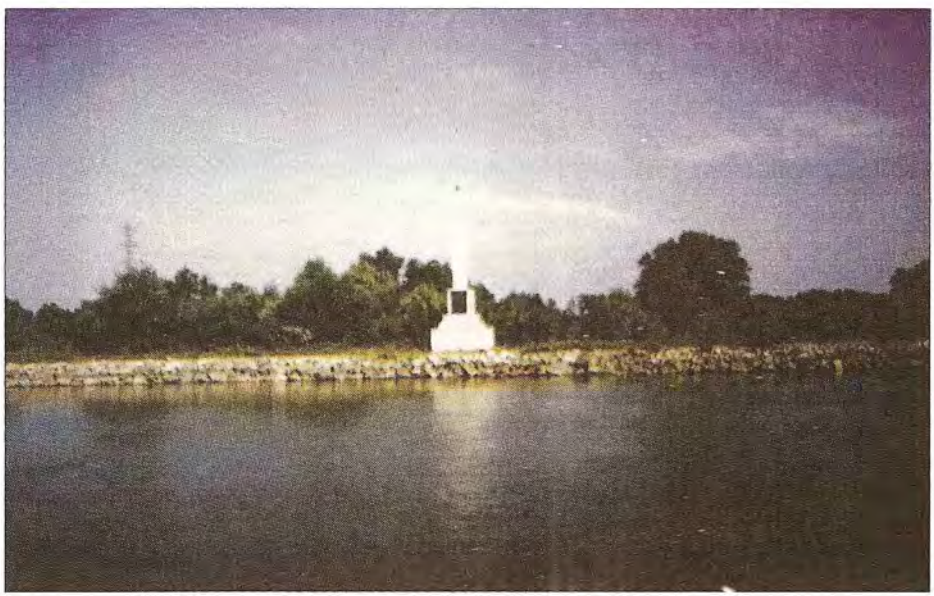


"Elisabetha" – "Cocatrice" – şi "Mircea" în Portul Constanţa.

Planşa 22 – Inaugurarea construcţiilor de pe Canalul Maritim



Carte poştală ilustrată, circulată, în 1912, la Sulina. (Colecţia Marinel Chiriac - Constanţa)



Monumentul inaugurării Canalului Maritim
construit în anul 1897

Capitolul III

CANALUL MARITIM SULINA

HIDROLOGIE LA GURILE DUNĂRII

Delta Dunării a fost ca formaţiune hidro - geologică recentă de pe teritoriul României, subiectul unor studii de specialitate destul de restrânse, care în continuare aşteaptă din partea specialiştilor o monografie mai amplă. Subiectul comportă studii de teren cu mijloace moderne de cercetare şi investigare, cu implicarea pluridisciplinară a cercetătorilor hidrologi, geologi, biologi, istorici, sociologi, politicieni s.a., fără de care, această importantă zonă geografică nu poate fi pusă în adevărata ei valoare.

În legătură cu implicaţiile formării deltei şi în special asupra efectelor acestei formaţiuni geografice pe litoralul românesc, ne vom expune mai departe punctul de vedere din punct de vedere hidrotehnic şi în egală măsură istoric.

Pe teritoriul României Dunărea se varsă în Marea Neagră, prin braţele ***Chilia, Sulina şi Sf. Gheorghe.***

Ceatalul Ismail

La Ceatalul Ismail, fluviul Dunărea se desparte în două mari braţe principale. Din acest punct începe Delta Dunării.

Bifurcarea se află la o depărtare spre aval de 90 km de Brăila, 70 km de Galaţi şi 50 km de la gura de vărsare a Prutului.

Cele două braţe, braţul Chilia se îndreaptă spre nord şi braţul Tulcea spre sud, ajungând la 5 km de la bifurcare în dreptul oraşului Tulcea.

Braţul Chilia

Lung de aproape 100 km, deşi este cel mai mare şi mai bogat în debitul lichid şi solid în suspensie transportat de Dunăre, nu a fost luată în consideraţie pentru navigaţie deoarece prelungeşte parcursul cu 18 - 20 mile iar la gura de vărsare în Marea Neagră, în aval de localitatea ucraineană Vâlcov are 8 (opt) guri de vărsare printr-o adevărată microdeltă. ***Gurile Belgorod, Oceacov, Racof, Ancadinovo, Otnoino, Peşcanoi, Noul Stambul şi Vechiul Stambul.***

Între timp microdelta s-a extins, apărând alte noi ramificaţii pe teritoriul

românesc, fiind de semnalat ***Gura Musura***.

Braţul Chilia a fost şi este navigabil, de la Ceatalul Ismail până în apropiere de Vâlcov, cu nave mijlocii şi utilaje fluviale.

Pe traseul braţului există mai multe canale şi bifurcaţii parţial navigabile, dintre care ***Meandrele Mijlociu, Ivăneşti, Stepovoi, Tatanirului***, în amonte de localitatea Chilia Veche. În aval de localitate mai importante sunt ***Meandrele Solomonov şi Cerneasca***. Majoritatea meandrelor braţului, separă pe acest sector ostroave omonime canalelor. Pe ultimul sector navigaţia se face cu nave mai mici.

Întregul ansamblu de meandre şi canale seminavigabile formează în zilele noastre linia de frontieră a României cu Republica Ucraina. Frontiera urmăreşte într-un fel, linia talvegului scurgerii naturale a apelor braţului Chilia.

Despre această frontieră ne vom referi mai jos într-un paragraf aparte.

România având la dispoziţie Canalul Sulina, nu foloseşte pentru navigaţie braţul Chilia. Micile nave de transport spre Chilia Veche şi lotcile pescăreşti, rareori se aventurează spre mare, pe meandrele fără de sfârşit ale Chiliei.

Braţul Tulcea

După un cot foarte pronunţat datorat formaţiunilor stâncoase din Dealul Monumentului din Tulcea, care se prelungesc sub apele Dunării, braţul Tulcea curge pe o lungime de 10 km până în punctul de la Ceatalul Sf. Gheorghe, unde se desparte în alte două braţe secundare, braţul stâng ***Sulina*** şi braţul drept ***Sf. Gheorghe***.

Braţul Sulina

În lungime de aproape 80 km, avea până la regularizarea sa amenajată în a doua jumătate a sec. al XIX - lea şi pe parcursul sec. al XX - lea 10 (zece) mari meandre care purtau următoarele denumiri : ***Ceatalul Sf. Gheorghe, Argagnisul superior, Argagnisul inferior, Masurale, Păpădia, Gorgova Veliko, Micul M, Tăietura Marele M superior, Tăietura Micului M şi în aval a Marelui M inferior, Ceamurlia, Ciubucli.***

Cu un debit de apă inferior celorlalte două braţe ale Deltei Dunării, a fost în trecut cel mai scurt şi singurul navigabil. Din acest motiv cel mai cunoscut.

Debitul de apă preluat de braţul Sulina reprezintă peste 10 % din debitul total al Dunării, care împreună cu viteza redusă a curentului nu a fost de natură să împiedice până în secolul al XIX - lea navigaţia, la capacităţile şi la gabaritul navelor care treceau de bara de la Sulina.

Bara de la Sulina

Noţiunea de ***bară*** la Sulina a fost un fenomen hidrologic complex insuficient studiat, care s-a derulat continu datorită depunerilor aluviunilor transportate în

suspensie indiferent de construcţiile executate, pentru corectarea temporară a fenomenului.

La formarea barei de depuneri aluvionare de la gura de vărsare a celor trei braţe ale fluviului, contribue atât debitul de apă afluent de pe Dunăre cât şi fenomenele hidrometeorologice din Marea Neagră. Zona de depuneri aluvionare care se formează la contactul dintre fluviu şi mare, este preluată de curentul litoral nord sud din Marea Neagră şi deplasată în general spre sud.

Ca urmare a acestui fenomen complex de depuneri formate la Sulina, dar în egală măsură şi la celelalte două guri de vărsare, Chilia şi Sf. Gheorghe, accesul navelor cu un pescaj minim ce depăşea sau chiar depăşeşte în zilele noastre 2 m, a fost şi este îngreunată în ambele sensuri în perioada de ape mici pe Dunăre, la ieşirea de pe cele trei braţe.

Pentru corectarea acestui fenomen incomod la Sulina în special, care provoca impedimente comerţului pe Dunăre, a fost înfiinţată la mijlocul secolului al XIX - lea CED.

Construcţiile de amenajare întreprinse le vom prezenta succint în continuare.

Corecturile care s-au adus prin dragaje în amonte de Sulina, la străpungerea meandrelor braţului, au scurtat lungimea braţului Sulina, fără să aducă substanţial un surplus de debit în bilanţul general al scurgerilor de pe canal. Acest debit şi viteza curentului rezultată după corecturi, nu împiedică navigaţia la traficul actual sau probabil la cel de perspectivă.

Braţul Sf. Gheorghe.

În lungime de peste 90 km a avut mai multe coturi. Debitul braţului reprezintă până la 25 % din debitul total al Deltei Dunării. Braţul are aceiaşi zonă de depuneri, mult mai pronunţată decât bara de la Sulina.

Bancul de nisip format la vărsarea braţului Sf. Gheorghe, a crescut foarte mult pe parcursul sec. al XVIII - lea, altfel încât pe parcursul secolului următor navigaţia s-a întrerupt.

Absenţa unor măsurători hidrografice anterioare care să constate ritmul depunerilor, au condus la o concluzie eronată legată de inundaţiile produse pe Dunăre în deceniul 1890 - 1900. Atunci s-a constatat pentru prima oară de către M. D. Ionescu Dobrogianu, în lucrarea sa despre formarea Deltei Dunării, că la gura de vărsare a braţului, s-a format o insulă care a crescut progresiv în dimensiuni până în zilele noastre. Insula Sacalin.

Lipsa de interes a autorităţilor turceşti din Dobrogea, asupra celui de al doilea braţ major al Dunării şi o navigaţie sporadică, a făcut ca pe acest curs de

90 km, să nu apară denumiri hidronimice adecvate. Localizarea diferitelor puncte hidrologice de pe braț, s-a făcut în trecut și se poate face doar prin kilomatrajul brațului și prin toponimele din lungul traseului: Acestea au fost următoarele : *Carasuhatul de sus și de jos (Băltenii de azi), Mahmudia, Murighiol, Litcov, Ivancea, Pescăria, Musca, Olinca, Sf. Gheorghe.* Unele dintre ele au dispărut definitiv dintre toponime.

Pe traseul brațului Sf. Gheorghe în amonte de gura de vărsare, intră două principale căi de navigație secundare din Lacul Razelm, amenajate în mod artificial pentru nevoi pescărești în prima jumătate a sec. al XX - lea, de pescăriile Statului. *Canalul Dunavăț (fost Regele Carol I)* cu ramificațiile sale și *Canalul Dranov.* Ele au existat parazitar ca gârle de scurgere.

La construcția și amenajarea acestor canale artificiale pentru navigația pescarilor, principala contribuție a avut-o inginerul inspector general Ion Vidrașcu, primul inspector general al Pescăriilor Statului. La proiectare și la execuția lor prin însemnate lucrări de dragaje finanțate de România în prima jumătate a sec. al XX - lea, s-au avut în vedere mijloace tehnice (drăgi) recuperate de la construcția Portului Constanța.

De remarcat pe traseul brațului Sf. Gheorghe, două meandre mai mari, una între km 70 - 50 și a doua spre aval între km. 40 - 20, care pentru orice tip de navigație aveau nevoie să fie corectate prin dragaje, cu străpungeri și construcții de regularizare.

Construcțiile respective s-au realizat în ultimii ani, în special între anii 1980 - 1990.

Măsurători hidrografice la Sulina

Primele măsurători de niveluri au început să se facă pe Dunăre în luna decembrie a anului1856 o dată cu înființarea CED, fără să cunoaștem cu precizie locul unde a fost instalată prima stație de măsurători. Acestea au venit în completarea măsurătorilor militare din timpul Războiului Crimeii, atunci când Ch. A. Hartley, primise misiunea stabilirii amplasamentelor unei viitoare baze militare engleze la Sulina.

Pe baza unei ridicări hidrografice la gura de vărsare de la Sulina și a platoului continental al Mării Negre din anul 1857, efectuată în misiunea sa de către cpt. Spratt din misiunea marinei miltare britanice detașată la Sulina, s-au putut face primele proiecte și evaluări, privind traseul jetelelor digurilor de protecție.

Comunicarea primelor măsurători organizate s-a făcut începând cu luna august a anului 1857, ca urmare a măsurătorilor din zonele Tulcea și Sulina. Racordarea nivelurilor Dunării la nivelul Mării Negre s-a făcut tot prin grija CED, în anul 1858.

Din anul 1859, s-a fixat la baza Farului Vechi de la Sulina reperul zero de la Marea Neagră, stabilit de ing. Ch. A. Hartley. Ulterior mira a fost montată în cheiul construit în fața clădirii CED, punct de raportare în care mira a stat vreme de o sută de ani.

Începând de atunci și până în zilele noastre aceste observații s-au făcut zilnic, nivelul zero al Dunării la Sulina fiind de atunci în raport cu sistemul de referință zero al Mării Negre, racordate cu reperele mai vechi utilizate atunci după sistemul german al Mării Baltice.

Măsurtorile au fost continuate de CED până în anul 1926, când au fost preluate de Serviciul Hidraulic al României, cu care ocazie toate mirele românești de pe Dunăre au fost racordate la nivelul zero Sulina - Marea Neagră.

Începând cu anul 1869, citirile la mină s-au fixat la trei termene pe zi de la orele 8, 14, 20, pentru ca din anul 1969 citirile să se facă la orele 7, 13, 19.

Pe măsură ce digurile de protecție a gurii de vărsare de la Sulina au avansat în mare, poziția mirei originale de pe cheiul CED s-a păstrat, toate mirele auxiliare avansând în mare o dată cu digurile.

Până în anul 1922 poziția acestor mire a fost menținută la 1,4 km de dig, pentru ca după această dată să se stabilească alte poziții.

În anul 1940 au fost reamplasate la distanța de 5,6 km și succesiv din anul 1960 la 7,2 km, respectiv în anul 1968 la 8,5 km.

Pentru o compensare a nivelurilor citite, prin grija AFDJ Galați, continuatoarea administrației CED de pe Dunărea Maritimă, s-a montat în anul 1956 o altă mină de rezervă, de data asta la nivelul zero al mării, pe soclul semnalului de ceață construit în baia de sud a orașului Sulina.

Cu această ocazie s-a procedat la execuția unui nivelment de precizie de ordinul II, terminat în anul 1957, cu care ocazie s-au avut în vedere tasările apărute în solul zonei în ultima sută de ani, schimbîndu-se suportul vechilor mire.

Măsurătorile de niveluri au fost în permanență coroborate cu alte niveluri pe litoralul românesc, de la Constanța și Mangalia.

Nivelul zero de la Sulina are aceiași valoare în toată Delta Dunării, la Grindul Împuțita, Gura Sf. Gheorghe și Gura Portiței, mină instalată în anul 1959. Diferența dintre construcțiile porturilor de la Constanța și Mangalia față nivelul zero de la Sulina, este de + 23 cm.

În legătură cu oscilațiile de nivel de scurtă durată sau de lungă durată ale Mării Negre, constatăm cel puțin în ultimele două milenii, o creștere permanentă a nivelurilor cu tendință de menținere a sensului.

SOLUŢII TEHNICE ŞI PROIECTELE CED

Delta şi Gurile Dunării nu au fost cercetate niciodată până la Tratatul de la Paris din anul 1856. Nu au existat hărţi exacte, lucrări de nivelment, măsurători hidrografice.

Începând cu anul 1856 CED a întreprins măsuri de cercetare hidrografică a cursului Dunării spre vărsare, pentru ca pe baza lor să se poată face o propunere de regularizare a cursului şi mai departe, să se poată întocmi proiecte şi evaluări.

În misiunea sa Ch. A. Hartley a fost ajutat de Căpitanul de marină englez Spratt, de inginerii austrieci Wex, Nobling, Cavalerul Pasetti, ultimul fiind directorul lucrărilor de regularizare ale Rinului şi de inginerul german Richardt.

Pe baza rapoartelor şi hărţilor Dunării întocmite colectivul lui Hartley la Galaţi şi avizate de specialiştii menţionaţi, Hartley în calitatea sa de inginer şef al CED a făcut o propunere globală.

I - Mai întâi o amenajare provizorie a cursului braţului Sulina doar la vărsarea în mare;

II - În al doilea rând, o propunere de regularizare generală pentru navigaţia definitivă a cursului braţului Sf. Gheorghe.

Amenajarea provizorie de la Sulina impunea construcţii simple de îndiguire a gurii de vărsare, de prelungire a digurilor până la adâncimi de navigaţie de minim 18 picioare din Marea Neagră.

Principiul care a generat soluţiile

Soluţia preconizată folosea un principiu hidraulic simplu.

Într-o încorsetare cu diguri relativ impermeabile a gurii de vărsare, debitul de apă care se menţinea relativ constant era obligat să-şi sporească viteza. Ca urmare, se produceau în curentul de apă al Dunării efecte de eroziune a fundului nisipos, care antrenate în mare, favorizau fenomenul de autodragare a cursului de apă.

Cu cât debitul de apă creşte în funcţie de anotimpul în care se face determinarea, cu atât vitezele curentului cresc, implicit viteza de spălare a fundului şi grosimea stratului de fund antrenat în mişcare.

Autodragarea are un efect imediat dar limitat în timp datorită avansării debitului solid spre larg, acolo unde se produc depuneri asemănătoare ca la fosta bară. Transportarea cât mai spre larg a debitului solid printre digurile de încorsetare, depus spre cote batimetrice ale mării mai adânci, face raza de împrăştiere în mare a depunerilor mai mare şi dispersarea aluviunilor mai extinsă.

Din acest punct intră în funcţiune curentul litoral nord - sud care acţionează natural în lungul coastei de vest a Mării Negre, în care aluviunile sunt preluate de curentul submers şi transportate spre sud.

Problema critică apărea atunci când se stabilea un echilibru. Efectul critic s-a produs în anul 1863, atunci când, prin întreruperea digurilor considerate terminate, adâncimile de la bară au scăzut imediat de la 18 la 13,5 picioare. Soluţia de remediere s-a luat imediat prin începerea dragajelor de întreţinere.

De atunci această întreţinere nu s-a mai întrerupt niciodată.

Din aceste motive sunt necesare în permanenţă prelungirile digurilor de încorsetare ale fluviului, până la adâncimi în Marea Neagră favorabile împiedecării depunerilor. Este motivul pentru care aceste prelungiri şi dragaje de întreţinere s-au făcut şi se fac de către întreprinderi specializate, din anul 1858 până în zilele noastre.

Preluarea de către România a atribuţiunilor CED în urma Aranjamentului de la Sinaia din anul 1938, a condus la înfiinţarea unei întreprinderi specializate, denumită **Administraţia Fluvială a Dunării de Jos, A.F.D.J.,** care a continuat lucrările. Pe baza unor noi proiecte româneşti soluţiile hidrotehnice postulate de Hartley, au fost permanent perfecţionate

În zilele noastre, adâncimea minimă asigurată în şenalul navigabil de la Sulina este de 34 - 37 de picioare, comunicată zilnic prin Radio România la Buletinul Hidrologic de la ora 12.

Construcţiile şi dragajele de întreţinere sunt reluate oricând apar depuneri care pot împiedica navigaţia.

Proiectele CED

Prezentate în faţa Comisiei Europene în luna aprilie 1858, soluţiile au fost adoptate în principiu, sub rezerva aprobării guvernelor semnatare ale tratatului, care în iunie 1858 le-au transmis unei alte Comisii Tehnice internaţionale de avizare formată din 4 specialişti europeni.

Din comisie au făcut parte D.D. Toastain, Inspectorul general al podurilor şi şoselelor din Franţa; Fowke, Căpitan de geniu din Anglia; Lentze, Consilier superior în Ministerul Lucrărilor Publice din Prusia; L.F. Menabrea, Colonel de geniu din Sardinia.

Analizând propunerile elaborate de Hartley, comisia de specialişti întrunită la Paris a avizat faborabil în luna august 1858 a doua soluţie definitivă a propunerii de amenajare pentru navigaţie a braţului Sf. Gheorghe (II).

În acest caz, specialiştii comisiei de la Paris au recomandat ca vărsarea braţului Sf. Gheorghe în mare să se facă printr-un canal artificial separat, echipat cu ecluze de navigaţie, pentru evitarea debitului de aluviuni ce urmau

să debuşeze în amonte de amenajări în mare prin braţul natural.

Comisia Europeană a Dunării a hotărât în unanimitate în luna decembrie 1858 soluţia definitivă propusă de comisia tehnică.

În luna ianuarie 1859 ing. Ch. Hartley a prezentat în faţa comisiei evaluarea soluţiei construcţiilor definitive de pe braţul Sf. Gheorghe la valoarea de 17.500.000 Ffr. O sumă enormă pentru acele vremuri.

CED a apreciat, în baza raportului lui Hartley, că recuperarea cheltuielilor avansate se poate face prin ecluzarea pe canalul regularizat a 6.000 vapoare de marfă, fapt ce nu se putea realiza în următorii trei - patru ani.

Ca urmare soluţia definitivă de regularizare a braţului Sf. Gheorghe a fost amânată.

Guvernele statelor semnatare ale tratatului fiind informate, au transmis la CED directivele de amânare a aplicării celei de a doua soluţii, astfel că, în şedinţa din luna mai 1860, CED a acceptat sarcina de a acorda credit primei soluţii (I), cea provizorie de canalizare a gurii de vărsare de la Sulina. Lucrarea se afla în curs de execuţie din luna aprilie 1858.

Ca urmare a acestei hotărâri, Serviciul Tehnic al CED aflat sub conducerea ing. Ch. Hartley s-a axat pe terminarea construcţiilor provizorii de la gura Sulina (I), aflate în execuţie din luna aprilie 1858.

Din anul 1860 pe baza directivelor primite din partea guvernelor semnatare, toate proiectele care au urmat privind regularizarea cursului braţului Sulina s-au axat pe această soluţie. Lucrarea avea să continue şi să dureze treizeci şi cinci de ani, până la inaugurarea lor din ziua de 19 mai 1894.

Implicarea inginerilor români în relaţiile cu CED

În Principatele Române se înfiinţase Ministerul Lucrărilor Publice în anul 1862, prin decret domnesc semnat de Al. I. Cuza. În acea vreme, deşi România era foarte interesată de efectele acestor construcţii, lipsa specialiştilor români a împiedicat implicarea principatelor în problemele Dunării. Din aceste motive nu putem semnala documente sau intenţii de colaborare ale guvernului român cu CED.

Caracterul internaţional şi exclusivist al CED în relaţiile cu România, desfăşurate numai la nivel guvernamental a amânat, pe parcursul întregii perioade de existenţă a comisiei, participarea inginerilor români la construcţiile de pe Dunăre.

Prezentarea ştiinţifică a Dunării a început la iniţiativa lui ***Anghel Saligny*** şi a durat mai mulţi ani. În funcţia de director general al Serviciului Hidraulic din MLP, Anghel Saligny a avut mai multe iniţiative:

- A pus bazele semnalizării pentru navigaţie a întregului curs al Dunării, de

la Brăila până la Cazane;

- A înființat la Brăila serviciul de avizare zilnică a cotelor (adâncimii) apelor Dunării, prin măsurători directe făcute din patru în patru zile; anunțarea cotelor se făcea prin publicații bisăptămânale distribuite la Bursa din Brăila, Giurgiu și Tr. Severin. Eficiența acestei măsuri a fost apreciată de toți căpitanii de vapoare care veneau pe Dunăre de la Ulm la Brăila, măsură care nu a fost completată de măsurători asemănătoare pe celelalte sectoare din amonte de Cazane; Inspectorul general al societății DDSG (Donau Dampfschiffarth Gesellschaft), Suppan, vechea compania de navigație a Dunării, care venea cu nava Argo până la Sulina încă din anul 1840, a spus: *Nu există în Europa un serviciu de avizare mai bine organizat ca cel românesc.*

- A creeat premizele ridicărilor hidrografice românești pe Dunăre și de întocmire a Hărții Dunării. Începuturile s-au făcut în zona Giurgiu, acolo unde s-a construit ,sub directoratul lui Anghel Saligny, în portul Ramadan, la Podurile de peste Dunăre și la pragurile importante până la Brăila.

Opera de ridicare hidrografică a cursului Dunării românești a fost definitivată după primul război mondial de ing. Gh. Popescu, întemeietorul științei românești de construcții de regularizare, măsurători hidrografice și porturi. Două din lucrările sale au constituit o importantă bază de date venite și în sprijinul diplomației românești în problemele Dunării.

Dintre colaboratorii acestui mare inginer care au lucrat în deceniul 1930 - 1940, la ridicarea hidrografică a Dunării și la întocmirea Hărții Dunării, amintim pe Ioan Manoliu, profesorul și teoreticianul cursului de Porturi, Dorin Pavel, profesor, inginer și academician, în domeniul acumulărilor de apă, Cristea Mateescu, autorul tratatului de Hidraulică teoretică, toți profesori la Facultatea de Hidrotehnică din București (1950 - 1970).

Un cercetător de seamă al Dunării, a orașului Sulina și al Mării Negre, este dr. ing. Constantin Bondar care a publicat zeci de studii referitoare la subiect, cea mai de seamă lucrarea a sa fiind Monografia Mării Negre, lucrare apărută în anul 1973 sub egida ICH București. C. Bondar, născut la Sulina în anul 1928, face parte dintr-o familie de șase copii, tatăl și majoritatea lor, dedicându-și viața și activitatea, Dunării.

Lucrările de nivelment au continuat și după al doilea război mondial, fiind parțial definitivate în anii 1968 - 1972 de Comitetul de Stat al Apelor cu sprijinul logistic al Marinei Militare prin Flotila de Dunăre.

Rezultatele cercetărilor au făcut subiectul publicării unei laborioase monografii a Dunării, apărută în anul 1978 sub coordonarea unui larg colectiv de la Academia Română.

DIGURILE ŞI JETELELE DE LA SULINA

Direcţia jetelelor provizorii a fost stabilită de Hartley în anul 1858 la 16 ° 52' nord - est, ghidându-se după observaţii, măsurători batimetrice şi determinări de curenţi pe parcursul a doi ani de zile, fapt ce a condus la elaborarea unor soluţii eficiente, mai ales că se impuneau unele cheltuieli majore angajate de CED.

- Asigurarea unei pase de intrare pe canal pentru toate vânturile defavorabile din larg.
- Menţinerea unei direcţii de avansare pe canal a navelor care a păstrat o adâncime superioară oricărei alte direcţii de intrare din nord - est sau din sud - est.
- Construirea unui port adăpostit în interiorul pasei de intrare, la Sulina, împotriva vânturilor dominante din nord - est.

Lăţimea maximă a şenalului dintre cele două jetele a fost stabilită la 600 de picioare (183 m), într-un moment în care adâncimea maximă a apei la baza jetelelor a fost de 16 picioare (4,88 m).

Jetela sau digul de nord.

A fost prima şi cea mai importantă lucrare angajată, deoarece, în funcţie de rezultatele adâncimilor măsurate pe parcursul înaintării ei în mare, urma să se stabilească punctul de origine a jetelei de la sud şi direcţia sa de înaintare. În acest caz, orice eroare putea să abată scurgerea apelor pe o cu totul altă direcţie, provocând chiar inundarea lucrărilor deja executate.

Proiectul a prevăzut ca jetela de la nord să înceapă dintr-un punct de pe malul stâng şi să se termine după 5.850 picioare (1.783 m), la o adâncime de 18 picioare (5,49 m). Proiectul a prevăzut continuarea jetelei cu 600 picioare peste capătul jetelei de sud astfel ca, la adăpostul ei, navele cu vele să poată găsi un loc adăpostit de valurile din vânt.

La originea acestui dig, s-a prevăzut în amonte un debuşeu, prin care, la apele mari de primăvară previzibile, să se poată deversa în baia de la nord a digului surplusul de debit.

Până în anul 1861, jetela s-a construit pe o lungime de 4.650 picioare (1413m), la capătul ei urmând a se construi un far cu lumină roşie de clasa 5 - a.

Jetela sau digul de sud.

Punctul din care s-a început jetela nu putea păstra un loc de trecere a surplusului de debit deoarece se inunda oraşul. Cu această lucrare s-a început încorsetarea Dunării la Sulina, supraînălţarea apelor fiind deversată prin

debuşeul nordic al canalului.

Proiectul a prevăzut ca jetela de la sud să înceapă dintr-un punct situat la 1100 picioare (335 m) est de Farul Mare de la Sulina. De asemenea, ca jetela să descrie un arc de cerc cu o rază de jumătate de milă marină (925 m), pentru a ajunge faţă de jetela de la nord la o distanţă de 600 piciore, de aici, urmând a se continua pe o direcţie paralelă până la lungimea de 4.310 picioare (1.314 m), până la o adâncime de 16 picioare.

Până în anul 1861 jetela s-a construit pe o lungime de 3.000 picioare (912 m).

Structura jetelelor a fost stabilită dintr-un masiv trapezoidal de anrocamente aruncate prin avansare în apă, protejate cu blocuri naturale de dimensiuni mai mari, pozate prin aşternere cu macaraua pe taluze.

Tehnologia a prevăzut constuirea unui pod (estacadă)longitudinal din lemn pe direcţia proiectată a jetelor, pe care să se poată circula cu macarale acţionate cu maşini cu vapori, culisante pe şine de rulare pentru roţile macaralei. După descărcarea şi pozarea pietrelor de o parte şi de alta a podului în masivul trapezoidal al digului proiectat, estacada din lemn urma să fie înglobată în masivul de anrocamente.

În ziua inaugurării oficiale a primelor construcţii de la 3 septembrie 1861, după ce se construise 4650 picioare pe jetela de nord şi 3000 picioare pe cea de sud, s-a constatat că adâncimea minimă aproape se dublase faţă de cea anterioară. Ca urmare construcţiile s-au oprit. De fapt, şi banii creditaţi pentru prima etapă se terminaseră.

Într-o comunicare făcută la Londra în anul 1862 în faţa *Institut of Civil Engineering* (Institutul de Construcţii Publice) , Hartley a enumerat dificultăţile pe care CED le întâmpină pe Dunăre, *acolo unde piatra nu este la îndemână şi unde forţa de muncă este dificil de angajat.*

Ca urmare a succesului repurtat, Ch. A. Hartley a fost chemat în luna mai 1862 la Londra, pentru a primi din partea Reginei Victoria a Marii Britanii titlul de Cavaler al Imperiului Britanic şi titlul de Sir Charles.

Lucrările provizorii s-au terminat la 31 iulie 1861, din care timp efectiv de lucru 31 luni, deoarece Dunărea îngheţa în fiecare an.

În acest interval s-au realizat :

- Jeteaua de nord 4650 feet.
- Jeteaua de sud 3000 ft.
- S-au folosit 200.000 tone de piatră şi 12.500 piloţi din lemn
- Piatra se transporta pe Dunăre de la Tulcea din Cariera Bididia, pe distanţa a 58 Mile.
- Muncitorii folosiţi au fost în jur de 100 de 10 naţionalităţi diferite, lucrătorii

fiind plătiți cu 2 s, 6 d / zi iar dulgherii 4 s, 6 d / zi.

În comunicarea prezentată la Londra, Sir Charles a apreciat interesul deosebit pe care l-a depus pentru terminarea lucrărilor contramaistrul construcțiilor de la Sulina, William Simpson (1825 - 1870), a cărui piatră funerară se află în cimitirul de la Sulina (inscripția nr. 13).

Aceste construcții de jetele au fost continuate începând cu anul 1862, când, după o scurtă întrerupere a lucrărilor, pentru a se observa efectele produse, s-a constatat că aluviunile aduse de curent au început să se depună la gura de vărsare.

De atunci, aceste jetele au fost continuate, consolidate și supralărgite devenind moluri consolidate pe măsura prelungirii lor.

Întrucât condițiile de acces a navelor la Sulina s-au modificat, pe măsură ce gabaritul navelor sosite la bară a crescut, adâncimile pe care, la începutul sec. al XX -lea, trebuia să le asigure CED și apoi după mijlocul acestui secol s-au stabilizat la 37 de picioare, urma să le asigure AFDJ prin dragaje, lucrările nu s-au oprit și nu se pot opri niciodată.

BETONUL ȘI BLOCURILE PREFABRICATE DIN BETON

Tehnologia aleasă pentru execuție cu blocuri prefabricate nu era nouă, deoarece asemenea construcții fuseseră executate încă din antichitate, dar avem convingerea că la această lucrare s-au folosit pentru prima dată în istoria modernă a construcțiilor, asemenea blocuri din beton executate din ciment în amestec cu *puțolana* (Pământ de Santorin).

Experiența câștigată la această lucrare a fost preluată de inginerii britanici în Anglia, la construcția unui chei de greutate în portul Londrei. Totuși, în acest caz, s-a dovedit un eșec, deoarece s-a încercat modificarea rețetei de fabricare a amestecului de beton.

Folosirea în exces a puțolanei la fabricarea betonului cheiului londonez a condus la *topirea* blocurilor prefabricate și la prăbușirea cheiului din portul Londrei după câțiva ani de exploatare.

Cimentul englezesc.

Primele încercări de klinkerizare a cimentului au început în Anglia în anii 1825 -1827, imediat dezvoltându-se o industrie de fabricare și, mai târziu, de export (începând cu 1845), la toate construcțiile executaie de englezi peste hotare.

În anul 1860 se afla în curs de formare o școală, o teorie și unele tehnologii

de folosire a cimentului klinkerizat la fabricarea betonului în amestec cu *liantul de puțolană,* produs natural importat din Italia sau din Insula Santorin.

La Sulina cimentul era adus cu vaporul din Anglia în butoaie din lemn de 60 kg bruto. Furnizorul de ciment a fost firma Wouldham & Son´s Co. din Messrs, Swanscombe; Knight; Bevan; Sturge.

Puțolana era adusă în vrac, importată prin firma italiană Carlo Nepotti din Roma.

Betonul.

Rețeta de fabricare a betonului folosit la Sulina a avut mai multe variante, după locul în care era plasat prefabricatul sau betonul turnat pe loc.

Pentru siguranța construcției, amestecul cu puțolana al cimentului s-a folosit numai pentru blocurile de umplutură de sub nivelul apei, acolo unde se cunoștea, din experiențele antice, că betonul de puțolana este inalterabil.

Variantele de beton cu ciment au folosit o parte de ciment la 4 părți de nisip și pietriș în doze egale; sau mai folosit rețetele, 1 / 4,5; 1 / 6 ; 1 / 4, utilizate la blocurile din zona de variație a nivelului sau de îngheț - dezgheț repetat. În cazuri deosebite și la tencuieli se folosea chiar raportul 1 / 2.

Blocurile prefabricate.

De formă cubică, blocurile aveau latura de 5 picioare (1,52 m), cu greutatea de 18 tone și se puteau ridica și monta după 30 zile de la turnare. S-au folosit și blocuri de 8 tone, pentru montarea pel - mel (aruncate) pe taluz.

Alte blocuri prefabricate au avut dimensiunile 11 x 6 x 4 respectiv 9,5 x 6 x 4 picioare, corespunzătoare gabaritului macaralei de 17,50, respectiv 15,26 tone.

Dintr-o lucrare publicată în Anglia de Sir Charles, ca urmare a unei alte comunicări în fața *Institutului de Construcții Publice* la 13 mai 1873 ulterioare celei din 1862, am extras cantitățile de lucrări și valorile realizate în diferitele etape de construcții.

Interesante pentru istoria construcțiilor din România, sunt prețurile unitare ale activităților și resurselor, practicate la mijlocul sec. al XIX - lea la Sulina.

CHEIURILE PORTULUI SULINA

În legătură cu cheiurile Portului Sulina, mai multe imagini de epocă desenate de diferiți călători ajunși la capătul deltei până la mijlocul sec. al XIX - lea, ne arată că, malul drept al brațului Sulina nu a avut nici o amenajare deosebită. Probabil au existat mici debarcadere construite din lemn fără un plan anume,

care s-au aflat în funcțiune, provizoriu, între două viituri ale apelor mari ale fluviului.

Noțiunea de chei la Sulina și în general la o apă curgătoare, trebuie bine definită în accepțiunea de construcție provizorie sau definitivă.

Despre cheiuri la un curs de apă curgătoare

- Dintre construcțiile provizorii se disting mici platforme din lemn, construite pe suporți din piatră sau pe piloți subțiri înfipți prin batere cu soneta sau cu maiul de mână, podite peste nivelul mediu al Dunării. Umpluturile din spatele paleilor de piloți se executa manual prin avansare, materialul pietros fiind transportat cu roaba.

- În prealabil se amenaja fundul Dunării în general uniform nivelat de curent. Pe acest fund relativ uniform plat se imersau saltele de fascine din nuiele, confecționate la uscat. Rolul acestor fascine din nuiele este de a evita definitiv eroziunile din patul fluviului. După montarea saltelelor continui de fascine, nisipul din stratele inferioare nu mai puteau să fie antrenate de curent, iar depunerile ulterioare de nisip aluvionar s-a dovedit din experiențele anterioare că erau nesemnificative. Apoi o saltea continuă de fascine bine plasată devenea o parte naturală a fundului fluviului, deoarece lemnul deja imersat, fără contact cu aerul nu mai putrezește.

- Construcțiile definitive la un curs de apă sunt construite din pereuri din piatră cu taluz, la care orice navă poate să acosteze la școndru, accesul la bord fiind realizat prin pasarele lungi din scânduri.

- În fine construcțiile definitive din lemn sau din piatră care oferă un parament vertical navei la acostare, sunt construcții apărute în momentul când au apărut sonetele mecanice, sau lucrul cu scafandrieri cu oxigen pompat manual sau sub aer comprimat .

Cazul de la Sulina nu face excepție.

Construcții provizorii și definitive de cheiuri

Fără o cercetare riguroasă a arhivelor CED este foarte greu să se facă o delimitare a execuției cheiurilor de la Sulina în timp, pentru a le încadra într-o eșalonare calendaristică.

Ele au fost construite, reparate, sau refăcute pe același amplasament.

Toate construcțiile de cheiuri pe care le vom enumera mai jos s-au realizat în dreptul orașului Sulina atât pe malul drept, pentru deservirea punctelor necesare orașului, cât și pe malul stâng.

Lungimea fronturilor de cheiuri amenajate de către CED s-a făcut și s-au refăcut de mai multe ori aproximativ între milele 0 - 3.

Ulterior, aceste fronturi s-au extins, astfel că, azi, regularizările și cheiurile

pereate de pe malul drept ajung până la canalul Busurca.

S-au prevăzut în total construcţiile de cheiuri şi de apărări de maluri pe o lungime de 9400 picioare (2.864 m), dintre care 3.500 picioare (1.066 m) pe malul stâng şi 5.900 picioare (1.798 m) pe malul drept.

La acestea s-au adăugat şi construcţiile pentru o cale de halaj (tras la edec) a navelor cu drumuri pentru animale împreună cu dotările aferente pentru legarea navelor.

Dintre acestea, la început, s-a construit pe malul stâng în anul 1860 un chei pe piloţi din stejar cu o lungime de 2.300 picioare (701 m), acolo unde trebuiau să acosteze barjele cu piatră care veneau de la Tulcea, în vederea construirii jetelei de nord şi sud.

În anul 1865, pe malul drept, s-au demolat cheiurile primitive ale portului şi s-a construit un chei din lemn de stejar, special amenajat cu platforme podite cu scânduri şi cu pasarele de acces la nave, destinat deservirii viitoarei clădiri monumentale a CED. Lungimea acestui chei a fost de 212 picioare (65 m).

Mai târziu, în anul 1873, cheiul CED de pe malul drept a fost refăcut cu pereuri din piatră, fiind prelungit până la o lungime de 7.632 picioare (2.326 m).

Structura cheiurilor de acostare a navelor a fost, în general, din piloţi de stejar, înfipţi cu soneta în solul aluvionar al malului pe un traseu liniar la frontul de pereuri, paleile de piloţi perechi, cu grinzi (babe, subabe) din stejar căptuşite vertical peste nivelul apei cu scânduri din stejar.

Platformele de acostare cu o lungime de 100 picioare (33 m) au avut în faţa cheiului o adâncime medie de 15 picioare, instalate la distanţe variabile în funcţie de utilitatea lor, faţă de construcţiile de pe faleza oraşului. Corpii morţi şi stâlpii de legare a navelor au fost amenajati cu aceiaşi structură pe coronamentul pereurilor submerse.

Pe toată lungimea cheiului au fost amenajaţe 12 puncte separate pentru acostarea navelor în trecere prin Sulina, a navelor de pasageri la şi de la Tulcea şi a navelor tehnice, de serviciu şi de căpităníe.

Cheiul de pe malul stâng a fost refăcut la rândul lui, fiind prelungit până la 5.095 picioare (1.553 m), din care separat un punct special în aval de portul Sulina amenajat pentru carantina sanitară.

Lucrările de terasamente şi umpluturi realizate în spatele acestor cheiuri au însumat un volum de 115.000 mc, piatră şi nisip rezultat din dragajele de adâncire a şenalului. Din aceste terasamente o parte însemnată au fost puse la dispoziţia Primăriei oraşului Sulina, pentru ramblee în oraş, în vederea sistematizării străzilor şi platformelor oraşului.

Între anii 1874 - 1876 şi mai târziu în anul 1884, cheiul de pe malul drept a

fost prelungit spre amonte cu încă 1.000 picioare (305 m). Pe malul stâng cheiul a fost prelungit în aceeași perioadă cu 1.675 picioare (511 m).

Pe măsură ce orașul s-a dezvoltat și navele care au început să acosteze la Sulina au devenit mai mari, în anul 1891 s-a construit pe malul drept încă două cheiuri în fața promenadei orașului, ieșite în afară pe o lățime de 8 m față de frontul de chei mai vechi, unul cu o lungime de 90 picioare (27 m) și celălalt de 120 picioare (37 m), la o adâncime de apă de 20 picioare (6,66 m), în fața cheiului

Pe ambele maluri ale fluviului pentru activități de trafic comercial, în special pentru încărcări de cereale aduse cu barjele din spre Galați, cheiurile portului Sulina s-au resistematizat, fiind dotate cu instalații plutitoare de încărcare descărcare cu șnecuri, macarale și elevatoare pneumatice.

În anul 1887, pe malul stâng, s-a amenajat un chei și o platformă de manipulare macanică a încărcărilor și descărcărilor în lungime de 1.730 picioare (527 m); în anul 1903 pe malul drept, construindu-se un chei în lungime de 3800 picioare (1.158 m). Succesiv, în anul 1904, s-au mai prelungit aceste puncte de deservire cu încă 480 picioare pe malul stâng și cu 550 picioare pe malul drept.

În final, vechile cheiuri ale orașului Sulina au trebuit să fie reconsolidate pe vechiul aliniament, prin îmbrăcarea lor cu piatră, conducând la construirea unor cheiuri pereate cu taluz din piatră submers, rezemat pe moaze așezate pe capul piloților bătuți sub apă, din care ieșea în afară structura din lemn a cheiului vertical.

Până în anul 1906, s-au pereat pe malul drept pe o lungime de 4.050 picioare (1.234m) întregul front de acostare al portului Sulina.

Pe malul stâng, vechile amenajări au fost consolidate și extinse până în anul 1911 până la mila 2, pe o lungime de 3800 picioare (1.158 m) și până în anul 1914 la mila 3.

Între anii 1912 - 1914, este perioada în care în linii mari activitățile CED de construcții hidrotehnice pentru portul Sulina, s-au încheiat. După această dată tot ceea ce s-a construit la Sulina face parte dintre construcțiile moderne, care s-au suprapus peste construcțiile CED.

CANALUL MARITIM

A fost activitatea cea mai importantă întreprinsă de CED, cea care a dat un sens definitiv prezenței acestei Comisii la Gurile Dunării. Lucrările desfășurate pe o durată de aproape 30 de ani, au modificat geografic fostul braț al Sulinei.

În linii mari s-a urmărit tăierea numeroaselor meandre ale Dunării, astuparea cu diguri definitive ale vechilor guri ale meandrelor, colmatarea lor cu materiale scoase din dragaje, consolidarea noilor diguri cu taluze din piatră pereate, care să reziste eroziunilor produse de curentul apei.

S-a realizat un traseu aproximativ liniar mai scurt cu 22 km.

Pe noul traseu consolidat, s-a canalizat întregul debit de apă al canalului și prin autodragare s-au sporit adâncimile.

În general, dragajele au fost executate între anii 1869 - 1905, dar lucrarea cu cel mai mare succes a fost tăierea Marelui M, terminată în anul 1902.

După această dată activitatea CED la gura de vărsare în mare, în portul Sulina și pe Canalul Maritim până în anul 1938, a constat în principal în întreținerea și consolidarea construcțiilor terminate anterior.

Dragaje de regularizare în amonte de Sulina

Începând cu a doua jumătate a sec. al XIX - lea și în special la sfârșitul Războiului Crimeei, navele de comerț străine au început să vină în număr din ce în ce mai mare în porturile de la Galați și Brăila.

Pe parcursul brațului Sulina, în afară de restricția de adâncime impusă de bara de la Sulina, a cărei adâncime varia periodic de la un minim de 8 - 9 picioare, navigația era împiedicată de bancurile de nisip de pe brațul Sulina din zona Argagnis, unde erau cele mai periculoase. Mai departe, spre amonte, alte bancuri aflate în zona Papadia (Păpădia) sau epavele navelor scufundate în șenal, creeau mari probleme pentru navigație.

Au fost necesare în continuare ani de zile lucrări de dragare a aluviunilor depuse și de ranfluare a epavelor.

- Dragarea bancului de la Gorgova la 30 mile de la gură;
- Corectarea curbelor din șenalul brațului din cele trei puncte omonime de la Argagnis menționate, aflate la 42 mile de la gura de vărsare;
- Curățirea șenalului navigabil de epavele navelor scufundate anterior pe brațul Sulina;
- Semnalizarea șenalului navigabil pe brațul Sulina;
- Repararea calei de halaj de pe malul drept împreună cu montarea a 400 piloți de amaraj pentru edecari și plasarea a 50 semnale pe întreg șenalul brațului Sulina, pentru siguranța navigației dar și pentru poliția fluvială care urmărea interdicțiile;
- Instalarea unui far de aterizare la intrarea pe șenal cu lumină albă și roșie, în completarea Farului Mare de la Sulina și a celui din Insula Șerpilor (v. cap. Faruri).

Situația adâncimilor navigabile pe vechiul braț Sulina

Pe vechiul braț Sulina s-a navigat din totdeauna din anii anteriori înființării

CED şi apoi, vreme de peste 40 de ani, până la corectarea Canalului artificial.

Primele dragaje de corectare a şenalului au început în anul 1869, în punctul aflat între mila 23 - 24 de pe braţul vechi, pe canalul Austria Tavola şi Batmiş Kavac, prin tăierea unei meandre în ac de păr, aflate la Mila 23 din zilele noastre.

Utilajul cu care s-a efectuat corectarea a fost o dragă refulantă de foarte mică capacitate (o pompă absorbantă şi o a doua refulantă dintr-un bazin construit special), ale cărei performanţe nu le cunoaştem (v. par. nave tehnice şi de serviciu).

Dragaje pentru construcţia Canalului Maritim Sulina

Lucrări de degajare a Canalului Sulina şi de redare în navigaţie a noului traseu între 1897 - 1905, cu noua numerotare a milelor, pe care se navighează şi în zilele noastre :

Valorile adâncimilor se referă la nivelul etiajului.

Etiajul este media multianuală a celor mai mici niveluri măsurate.

La mila 30 de pe braţul vechi, o meandră în ac de păr făcea legătura cu Lacul Gorgova, care a fost corectată în două etape. Mai întâi evitarea lacului între 1872 - 1882 şi mai târziu, între 1894 - 97, scurtarea de pe noul şenal între noile repere ale milelor 21 - 22.

Între milele 35 - 43 de pe braţul vechi, în diferite perioade ale anului, existau două canale naturale ale braţului Sulina, pe care navele puteau să circule înspre amonte. Este vorba de fostele braţe Moxana la nord şi braţul Masurale - Venico la sud. Pe aceste trasee nu s-a intervenit cu dragaje decât între anii 1894 - 1897, când s-a abandonat braţul Moxana de la nord şi s-a deschis navigaţia pe noul traseu, pe braţul Masurale spre cele trei Argagnis. Pe acest aliniament noua numerotare a distanţelor a cuprins milele 27 - 34.

Lucrările de dragaj au fost reluate între 1885 - 1903, cu dragaje de construcţii şi de întreţinere, atunci când capacitatea de dragaj a CED a fost dotată cu drăgi puternice, de mare capacitate şi performanţe.

Ca urmare a dragajelor executate până în anul 1905, cursul natural al braţului Sulina a fost scurtat pe o lungime de aproape 12 mile, adică 22 km. Construcţiile au constat, pe lângă cele de dragare a şenalului navigabil, şi dintr-o serie de construcţii de diguri şi pereuri care au astupat vechile meandre.

În urma scurtării Canalului artificial Sulina, vitezele de scurgere în curent au crescut, fapt ce a condus pe principiul enunţat anterior, la autodragarea şenalului.

În anul 1905, adâncimile măsurate pe canal au avut următoarele valori:

La ape mici, 20 feet = 6, 10 m

La ape medii, 22 feet = 6,70 m
La ape mari, 24 feet = 7,31 m.

Volumele de material dragat.

Este dificil să se facă o evaluarea globală a volumelor dragate într-o perioadă de 40 de ani, cât a durat activitatea de construcții și regularizare a brațului Sulina. De asemenea o estimare a dragajelor de întreținere făcute de CED, până la Aranjamentul de la Sinaia din anul 1938.

Documentele cercetate arată că pentru toate construcțiile s-au extras 24.500.000 mc, evaluate la 11.820.000 Ffr. După aceea dragajele de întreținere s-au adăugat în jurul a 10 %.

Alte construcții realizate de CED

- Construirea unui Palat Administrativ la Galați;
- Construirea unui Palat Administrativ al Comisiei Europene la Sulina;
- Construirea Spitalului Marinei cu cele două pavilioane ale sale;
- Construirea la Sulina a unor locuințe pentru personalul CED;
- Construirea a trei Stațiuni pentru Poliția fluvială în lungul Canalului Maritim;
- Construirea la Tulcea a clădirii Inspectoratului de Navigație Fluvială;
- Semnalizarea navigației pe Dunăre. Construirea farului pe jetela de nord; balizajul țărmului mării de la gura Portița la gura Sf. Gheorghe; geamanduri din tablă pe întreg brațul navigabil; marcajul Dunării de la Sulina la Brăila din milă în milă, cu semnale matalice în suporți din beton.
- Construirea Șantierului Naval de la Sulina;
- Dotarea CED cu nave tehnice și de serviciu care au rămas mai departe în parimoniul României, după încheierea Acordului de la Sinaia din 1938.

Părerea noastră este că abandonarea variantei de navigație propusă de pe brațul Sf. Gheorghe (II) a fost favorabilă pentru România din punct de vedere tehnic, economic și social.

Probabil că și din punct de vedere politic, prezența CED pe axul central al Deltei Dunării, a înlăturat eventualele pretenții teritoriale asupra deltei.

RESURSELE FINANCIARE ALE CED

Turcia, ca țară beneficiară directă a construcțiilor de amenajare din Delta Dunării și de pe Dunărea maritimă, pe teritoriul căreia se executau construcțiile, inclusiv de pe teritoriul Moldovei, principat cu statut de suzeranitate în Turcia, care primise prin retrocedare județele din sudul Basarabiei, a avansat între anii 1856 - 1860 un credit în valoare de 3.740.300 Ffr, echivalentul a 309.142 gal-

beni, 26 piaştri şi 12 parale.

Sumele avansate urmau să fie rambursate Turciei din veniturile Comisiei.

Începând cu anul 1862 s-au deschis linii de credit, garantate de guvernele statelor semnatare ale tratatului la principalele bănci europene, în special la bănci austriece şi germane. Împrumuturile CED, împreună cu dobânzile la credite, au fost restituite, conform contractelor de împrumut, astfel că la încheierea activităţii CED, nu au rămas restanţe la credite.

Pentru perioade scurte de timp aceste împrumuturi nu au fost acordate din cauza evenimentelor politice din Europa dar atunci a intervenit direct România (după anul 1878) care a garantat aceste împrumuturi în contul Comisiei.

Taxe de navigaţie pe şenal

Principalul venit al Comisie au fost tarifele de navigaţie pe Dunăre şi tarifele de prestaţii pe care Comisia era obligată să le efectueze, în conformitate cu prevederile Tratatului, art. 16 şi anexei C.

Tariful întocmit la 25 iulie 1860, a devenit aplicabil la 1 septembrie 1860.

CED a început să perceapă taxele respective prin Casa de Navigaţie de la Sulina.

Taxele de navigaţie au fost stabilite în funcţie de tonajul navei şi de adâncimea la bară.

O altă categorie de taxe de navigaţie a fost stabilită în funcţie de poziţia navei faţă de portul Sulina şi de mărfurile manipulate.

La 25 iulie 1860, minimul taxei s-a fixat la 30 cenţi pe tonă transportată de navele sub 100 tone care aveau nevoie de 10 picioare la bară; maximul taxei s-a fixat la 3,30 Ffr. pentru navele mai mari de 300 tone, care aveau nevoie de 15 picioare la bară; la cuantumul taxei s-au adăugat şi drepturile de far, de pilotaj şi de spitalizare pentru marinari la Sulina, care au diferit de la 47 - 70 Ffr., în funcţie de capacitatea navei.

Trecerea navelor încărcate la bară şi pe braţul Sulina, evaluată la 2788 Ffr. în 1858, s-a redus ca urmare a creşterii numărului de nave din ce în ce mai mari ca tonaj, până la 2496 Ffr. în anul 1860 şi următorii.

Vapoarele de capacitate mai mare care nu aveau încă suficientă adâncime pentru trecerea barei, trebuiau reîncărcate în afara portului în mare deschisă şi trebuiau să plătească încă 1190 Ffr. pentru limbul suplimantar.

Navele care acostau în portul de la Sulina, urmau să plătească taxele de transbordare a mărfurilor; acelaşi regim s-a acordat şi navelor de poştă şi de pasageri, în funcţie de coletele transportate şi de numărul de pasageri.

Ca urmare a construcţiilor făcute la bara de la Sulina şi pe canal, naufragiile sau abandonurile de nave s-au redus de la 0,61 % în 1855, la 0,02 % în 1865.

În afară de măsurile de siguranţă a navigaţiei, CED s-a implicat în instaurarea unei ordini publice, în eliminarea infractorilor şi contrabandiştilor, prin poliţia care a primit misiunea s-o organizeze şi s-o aplice.

Tarifele au fost revăzute în mai multe etape, la unele dintre ele s-a renunţat, altele noi au apărut.

Ceea ce este semnificativ pentru principiul internaţional al acestei prestaţii, este faptul că de fiecare dată tarifele au scăzut pe măsură ce lucrările se amortizau în timp. Tarifele erau aprobate de Comitetul Executiv al CED, cu acordul în consens al satelor semnatare.

INAUGURAREA CONSTRUCŢIILOR CED DE PE BRAŢUL SULINA

Construcţiile CED de pe braţul Sulina care s-au desfăşurat în linii mari în mai multe etape între 1858 - 1905 vreme de peste 40 de ani - pe care le-am vom prezenta împreună cu cheltuielile aferente în paragraful cheltuielilor CED din acest capitol -, au ocazionat de fiecare dată inaugurări festive cu caracter internaţional, desfăşurate pe teritoriul României.

Construcţiile din etapa I, terminate la 31 iulie 1861, au consemnat primele efecte ale construcţiilor provizorii desemnate iniţial a debloca bara de la Sulina. În acel moment, ca urmare a amenajărilor efectuate, s-a consemnat pentru prima oară o adâncime obţinută artificial după principiul descris anterior de 17 picioare, adâncime menţinută până în decembrie 1862.

Micşorarea adâncimilor după această dată au necesitat reluarea eforturilor de prelungire a jetelelor cu efectele scontate în etapa II - a, fapt ce a obligat Comisia internaţională să dispună prin *Actul Public relativ la navigaţia de la Gurile Dunării* din 2 noiembrie 1865, renunţarea la varianta de construcţii definitive de pe braţul Sf. Gheoghe (II).

A fost o măsură logică a Comisiei, deoarece navigaţia pe la gura Sulina (I) nu se putea întrerupe pe durata construcţiilor definitive de la Sf. Gheorghe. S-a sperat până în 1872, ca, pe măsură ce jetelele se prelungeau, să se producă o stare de echilibru hidrologic, fapt ce nu s-a petrecut şi nici în zilele noastre nu se produce, necesitând permanent dragaje de întreţinere.

Includem în etapa II - a de construcţii pe braţul Sulina dintre 1872 - 1886, perioada în care s-au conturat unele măsuri de rectificare şi de consolidare a cursului natural al braţului Sulina, cuprinse în capitolul de cheltuieli fluviale.

Nici în această etapă nu s-au conturat efecte favorabile, mai ales că navele intrate pe braţul Sulina au devenit din ce în ce mai mari, iar forţa motrică de propulsie a acestor vapoare de acum a sporit, fapt ce nu a mai permis încru-

cişerile navelor pe şenalul amenajat.

A apărut în etapa III - a singura soluţie favorabilă navigaţiei, adică amenajarea şi deschiderea Canalului Maritim.

Ca urmare, pe baza unui nou proiect supus aprobării Comisiei Internaţionale de către Serviciul tehnic al CED sub îndrumarea lui Sir Charles A. Hartley, în anul 1879 imediat după terminarea războiului Ruso - Turc şi după dobândirea Independenţei de Stat a României, cu acordul României de data aceasta membru cu drepturi egale în cadrul CED, s-a hotărât prin Actul adiţional din 28 mai 1881 la Actul Public din 1865, *Regularizarea Canalului Maritim al Dunării.*

Regularizarea Canalului Maritim a constat în tăierea coturilor şi blocarea meandrelor naturale ale braţului Sulina, dragarea de adâncire a noului traseu al şenalului, pereerea taluzelor în punctele supuse eroziunilor şi toate construcţiile necesare unei navigaţii permanente zi - noapte pe Canal.

Între aceste trei etape s-au desfăşurat toate construcţiile de pe Dunărea Maritimă, cele consemnate în Anexele de la acest capitol.

Inaugurarea tăieturii Marelui M inferior

La 19 mai 1894 s-a inaugurat cea mai importantă fază a regularizării Canalului Maritim, în prezenţa M.S. Regele Carol I.

Comisia Europeană a Dunării prin reprezentanţii permanenţi ai săi consemnaţi la capitolul II, au acordat o deosebită importanţă acestui eveniment, printr-un protocol special în ziua de 19 mai 1894, numerotat în arhivele CED sub nr. 525.

La 19 mai 1894, la orele 8, membrii permanenţi ai CED întâmpină la Galaţi pe Regele Carol I, însoţit de membrii guvernului României şi de alţi membrii ai Casei Regale.

Regele Carol I însoţit de primul Ministru al României Lascăr Catargiu şi de Miniştrii Al. Lahovari, P. Carp, C. Olănescu, M. Ghermani, D. Ghika, A. Florescu, I. Kalinderu s.a, împreună cu suita guvernamentală se urcă la bordul navei oficiale a CED ***Orient.***

La bordul navei Orient se aflau membrii guvernelor statelor semnatare ale Tratatului de la Paris şi a altor guverne invitate de CED, printre care Contouly, din partea Franţei; Goluchowski, din partea Austro - Ungariei; Curtopassi, din partea Italiei; Chesmudin Bey, din partea Turciei; Leyden, din partea Gremaniei; de Weede, din partea ţărilor de jos; Mijatowici, din partea Serbiei; Serstewens, din partea Belgiei; Wranghel, din partea Rusiei; Townley, din partea Angliei; consuli din Galaţi; prefectul de Tulcea şi Covurlui; bancheri şi armatori.

Majoritatea au fost însoţiţi de soţiile lor.

Din partea CED au participat, Sir Ch. A. Hartley, consilierul tehnic al CED; Eagle, directorul serv. de contabilitate al CED; Gauvin, secretarul general al CED; C. Kühl, inginerul rezident al CED.

Vaporul Orient a fost precedat în marşul său spre aval de canoniera românească ***Siretul*** şi de yahtul regal ***Carolus Primus,*** urmate în ariergardă de navele ***Basarabia***, ***Friederich***, şi de remorcherele ***Ferdinando***, ***Raphael*** şi ***Luigi*** al unor companii private de navigaţie.

După o primire oficială la Tulcea şi o paradă militară, nava Orient se îndreaptă spre aval ajungând la ora 16 la Mm 18, acolo unde s-a făcut prima tăietură din Marele M inferior. Pe ambele maluri ale noului canal se aflau aliniate Staţionarele Marii Britanii, ***Cokatrice***; Austro - Ungariei, ***Faurus***; Germaniei, ***Loreley***; Franţei, ***Petrel***.

La bifurcaţie staţiona nava românească ***Bricul Mircea*** cu marinarii urcaţi în arboradă, care întâmpină nava oficială cu 21 de salve de tun.

M. S. Regele Calorl I este salutat de reprezentantul Turciei în Comisia CED Azarian Efendi, care dăruieşte M. S. o cupă din argint încrustată cu şampanie, în cuvântul său spunând :

Comisia Europeană a Dunării este fericită şi mândră de a inaugura astăzi, sub auspiciile Majestăţii Voastre această tăietură executată în patru ani; ....;

Să trăiască România!

În răspunsul Său M.S. Regele Carol I, reţine spre amintire darul făcut, răspunzând în Mesajul Regal printre altele : ..... ;

Felicit pe inginerii Comisiei pentru concepţia şi reuşita acestei opere însemnate, ..., urând Comisiei şi de aici înainte succese tot atât de strălucite în îndeplinirea marei şi frumoasei sarcini, pe care Europa i-a încredinţat-o.

Delegaţia Oficială de deplasează spre aval, unde, la Mm 3, se urcă pilotul de bară al CED la bord, la ora 17 nava intrând în portul Sulina. În port, încrucişetorul românesc ***Elisabeta*** întâmpină nava oficială cu o salvă de tun.

După ce face o buclă de întoarcere în dreptul capătului jetelelor de la mare, nava Orient se întoarce spre amonte şi acostează în faţa Catedralei Sf. Nicolae a oraşului. Este vorba de fosta Catedrală.

După un Te Deum solemn, celebrat de P.S. Partenie Episcopul Dunării de Jos, M.S. Regele Carol I Se urcă din nou la bordul navei Orient până la cheiul din faţa Palatului CED, unde sunt construite două arcuri de triumf. Delegaţii întruniţi pe chei, conduc pe M.S. în apartamentele ce I s-au pregătit.

Seara la ora 20, o recepţie oficială este oferită de CED în aer liber, într-un pavilion încăpător împodobit cu stofe şi cu drapelele Românei şi ale CED, pentru toţi membrii delegaţiei oficiale şi persoanele din Sulina invitate.

Printre oficialităţile din Sulina s-au aflat : D. Moruzi, Administratorul plasei Sulina; Obedenco, Primarul oraşului; Noveleanu, Judecătorul de pace; P.S. Partenie Episcopul Dunării de jos;

Ofiţeri : Lt. Col. M. Drăghicescu comisarul maritim al portului Sulina; Col. Urseanu Comandantul Superior al flotilei; Mr. Koslinski comandantul încrucişetorului Elisabeta; Cpt. Cătuneanu şi Crivăţ; Lt. Popescu şi Grecescu; Mr. Eustaţiu comandantul Bricului Mircea; Cpt. Ponici, secundul bricului; Cpt. Bălescu; Cpt. Popovăţ, comandantul canonierei Griviţa şi Lt. Ciudin secund; Cpt. Iorgulescu comandantul canonierei Siretul; Cpt. Genoveanu, comandantul canonierei ***Bistriţa***;

Ofiţeri străini : Rason, comandantul avizoului Cokatrice, împreună cu Mac Laclan, secund, Draper, medic, Ferguson ofiţer 2, Wheatley inginer, Konopaki, interpret; Herman, comandantul corvetei Taurus; Lengnich, Firman, Stahlberger, Camerloher, ofiţeri, Hiersch, medic; Grolp, comandantul avizoului german Loreley, Hopmann, Bülow, ofiţeri, Mathiolius, medic; Sorpette, comandantul corvetei franceze Petrel, Loyer, secund, Gausan, medic;

Din partea CED de la Sulina: C. Kühl inginerul rezident; E. Magnussen, adjunctul ing. rezident, Pavlowitch, Căpitanul portului Sulina; Velasty, directorul Casei de navigaţie; Dethier, Inspectorul de navigaţie; Dr. Petrescu medicul şef şi dr. H. Stoica din partea Spitalului Maritim; Gemmell Inspectorul mecanic al CED de la Sulina.

Toastul oficial a fost rostit de Azarian Efendi care a prezentat printre altele, rezultatele realizărilor CED, care au permis ca, în ultimii zece ani, tonajul mărfurilor trecute pe la bara Sulina, să se tripleze; de la 505.000 t transportate cu 1157 nave, să ajungă în anul 1893 la 1.500.000 tone, transportate cu 1577 nave

Nu-mi aparţine mie Sire, a face cu această ocazie lauda inginerilor noştri; de alt fel însăşi lucrările lor sunt cei mai buni martori a silinţelor ce şi-au dat.

În Mesajul Său, Regele Carol I a răspuns : .....;

Salut cu simpatie şi respect steagurile care fâlfâie azi la Gurile Dunării; ale fluviului de care sunt legate amintirile tinereţei Mele şi ale Familiei Mele.

În sănătatea Suveranilor şi a Şefilor de Stat ai Marilor Puteri.

A doua zi Suveranul vizitează Spitalul Marinei, Geamia şi Biserica Grecească.

La ora 8 vaporul Orient părăseşte Sulina şi se îndreaptă spre Galaţi. Pe peronul Gării membrii CED mulţumesc Majestăţii Sale pentru bunăvoinţa acordată de a prezida şi de a inaugura lucrările de tăiere a Marelui M inferior.

Inaugurarea tăieturii dintre Mm 31,5 - 37

Inaugurarea s-a făcut în ziua de 30 octombrie 1897 în prezența D.lui Dimitrie A. Sturdza, Primul ministru al Românei și Ionel I. C. Brătianu, Ministrul Lucrărilor publice, însoțiți de Gen. Murgescu Comandantul Flotei Române; D. Ghica, secretarul ministerului de externe, Țerușanu, președintele Consiliului Tehnic Superior; Mr. Coandă, directorul SMR; Băicoianu, Inspectorul domeniilor; Ștefănescu, directorul Portului Galați; Chiriec, Inspectorul Căilor ferate; Colescu, secretarul Academiei Române.

Membrii delgației permanente a Comisiei s-au întrunit în sesiune festivă cu care ocazie s-a încheiat la 30 octombrie 1897 protocolul nr. 576.

Deplasarea de la Galați s-a făcut cu vaporul ***Orient***, însoțit de ***Bricul Mircea*** și de yahtul ***Carolus Primus.***

În dreptul Mm 37 pe ambele maluri se aflau staționate navele străine ***Cockatrice*** și nava rusească ***Prezonuape,*** împreună cu nava Inspectoratului CED ***Principele Ferdinand.***

Din parte administrației CED au participat Carl Kühl, inginerul rezident și E. Magnussen, inginer ajutor, însoțiți de Gemmell, inspector mecanic și Henriksen, hidrograful Comisiei.

Cu ocazia dineului oferit la bordul navei ***Principesa Maria*** s-au rosti cuvântări.

În cuvântul său Președintele Comisiei Lodygenski, delegatul Rusiei, a spus :

Suntem mândri că noua lucrare tehnică - concepută și executată cu atâta știință și talent de eminenții ingineri Sir Charles A. Hartley și Carl Kühl - a fost bine condusă până la terminarea ei, ... ; Putem spera că noua lucrare va aduce servicii însemnate atât navigației internaționale, cât și dezvoltării economice a Regatului României.

În cuvântul său D. A. Sturdza primul Ministru al României a spus printre altele :

Dați-mi voie domnilor delegați, de a rosti adâncul cugetării mele.

Comisia Europeană a Dunării, ai cărei membrii eminenți sunteți, Sir Charles A. Hartley și dv, este una din cele mai frumoase instituții creiate de civilizația secolului al XIX - lea.

Nu este oare această instituție o lucrare care reprezintă o idee umanitară, aceia care ajută la prosperitate celorlalți cu o dezinteresare absolută? Căci nu va fi România, care va nega vreodată că ea profită mai mult de lucrările desăvârșite de Comisia Europeană a Dunării.

Misiunea oficială a delegației Române se încheia în aceiași zi la Galați.

Inaugurarea tăieturii Marelui M Superior

În anul 1902 s-au terminat lucrările de dragaje, pe cea mai dificilă şi mai lungă meandră de pe fostul braţ al Sulinei dintre Mm 18 - 27. Pe această nouă cale s-a deschis noul traseu al Canalului Maritim, din acest moment navigaţia urmând o cale aproape liniară între Ceatalul Sf. Gheorghe şi Sulina. Construcţiile de regularizări, consolidări, pereeri şi semnalizări au continuat până în anul 1905.

Momentul istoric al anului 1902, care a modificat geografic definitiv traseul scurgerii Dunării spre mare, a fost ales pentru inaugurarea celei mai importante realizări a CED, abandonându-se fostele meandre.

Inaugurarea s-a făcut în prezenţa Alteţei Sale Regale Principele Ferdinand al României, în ziua de 19 octombrie 1902.

Cu acest prilej Comisia Europeană a Dunării a omagiat două zile mai târziu, printr-o şedinţă festivă ţinută în ziua de 21 octombrie 1902 evenimentul, cu care ocazie s-a încheiat protocolul nr. 651, la care au participat toţi membrii permanenţi din Comisie.

Pe peronul gării din Galaţi, A.S.R. Principele Ferdinand şi Principesa Maria împreună cu suita Princiară au fost întâmpinaţi de : D.nii, Borhec, delegatul Austro - Ungariei, preşedintele seziunii; Azarian Efendi, delegatul Turciei, Gen. Pencovici, delegatul României; Trotter, delegatul Marii Britanii; Papalepore, delegatul Italiei; Lobanov, delegatul Rusiei; Marheineke, delegatul Germaniei, Pellet, delegatul Franţei; membrii permanenţi ai Comisiei.

Administraţia CED a fost reprezentată de Carl Kühl inginerul rezident, însoţit de personalul superior din Serviciului Tehnic.

Delegaţia oficială s-au îmbarcat la bordul navei Pricipesa Maria, pornind spre aval precedată de yahtul Carolus Primus şi de vaporul Orient. Convoiul oficial a fost însoţit de încrucişetorul Elisabeta şi de staţionarele străine la Dunăre, Scout, Vautour, Sesia, Taurus, Loreley.

În dreptul Mm 19 (cf. măsurătorii pe noul traseu) fosta Mm 27, nava oficială a rupt panglica inaugurală întinsă peste Dunăre.

Preşedintele Comisiei membrilor permanenţi Borhec a prezentat două cupe din argint cizelat cu şampanie, în toastul său spunând printre altele :

Astăzi Comisia Europeană a Dunării este fericită şi mândră a deschide navigaţiei, sub auspiciile Alteţelor Voastre Regale, a doua parte a acestei mari lucrări, care, fiind urmarea directă a celei dintâi, constituie astăzi un canal în linie dreaptă de peste 20 kilometri.

.....; Această înaltă solicitudine şi sprijinul constant al Guvernului Majestăţii sale au fost pentru Comisia Europeană a Dunării cea mai puternică încurajare în îndeplinirea misiunii încredinţate de Europa.

În răspunsul său Principele României Ferdinand spune :

Cu o vie satisfacţie inaugurez astăzi în numele Regelui, prea iubitul meu unchi, această nouă tăietură, ... ; Canalul măreţ ce se deschide dinaintea ochilor noştri este un adevărat monument ce Comisia şi-a ridicat, ... ;

Cu acest prilej s-au bătut două medalii comemorative în aur, argint şi bronz, pe care le prezentăm mai jos .

În punctul de la Mm 19 s-a ridicat după acela un monument, care străjuieşte şi în zilele noastre drumul Dunării spre mare pe malul stâng.

ZEUL DANUBIUS ŞI ZEIŢA JUNONA; PATRU MEDALII COMEMORATIVE ALE COMISIEI EUROPENE A DUNĂRII

Activitatea CED pe Canalul Maritim Sulina s-a dorit să fie omagiată în mai multe ocazii, prin emiterea de-a lungul timpului a patru medalii comemorative.

În **Buletinul Societăţii Numismatice Române** din anul 1906, sunt publicate primele două medalii emise de CED, una în anul 1900 şi a doua din anul 1902, descrise fără imagini ale medaliilor.

Gravura primelor trei medalii a fost executată într-o monetărie din Franţa la Paris, de către A. Patey care a fost membru al Institutului Francez.

Subiectul aversului acestor medalii a fost păstrat de gravorul francez, pentru primele trei medalii emise la comanda Comisiei Europene a Dunării.

1. Medalia Salvamar.

Sau medalia scăpaţilor de la înec în mare sau pe Dunăre (denumire în buletin).

Ne permitem să o denumim Medalia Salvamar pentru o mai uşoară memorare a ei.

Medalia s-a acordat neîntrerupt personalului CED începând cu anul 1900, însoţită de premii substanţiale acordate marinarilor (şi altor categorii de personal) special pregătiţi, care cu riscul vieţii lor, au ajutat la salvarea oamenilor, sau a vapoarelor aflate în dificultate de inec sau de scufundare în Marea Neagră sau pe Dunăre.

Cazurile au fost destul de numeroase mai cu seamă înaintea instiruirii medaliei.

Descrierea medaliei o facem după textul din buletin. Probabil medalia se află în posesia unor familii din România, care sunt urmaşele marinarilor salvatori.

Avers. Un bătrân cu barba mare fără veşminte pe el, ***Zeul Danubius,*** poartă o coroană dintr-o plantă acvatică pe cap. Bărbatul este culcat pe partea dreaptă, la marginea Dunării pe un pat din nisip, fiind rezemat în cot pe un capăt de con-

ductă din piatră cioplită cilindric, din care se scurge apă în fluviu. Brațul stâng al zeului poartă un trident în poziție verticală înfipt în stufăriș.

În subsolul medaliei care are un alt registru, este gravat frontul orașului Sulina cu cele mai reprezentative clădiri, Palatul Administrativ, Farul Mare și cheiurile portului, înconjurate de o aglomerare de construcții de locuințe.

Pe Dunăre în fața cheiurilor plutește un vaporaș.

Inscripția de pe contur este : **COMMISSION EUROPÉENNE DU DANUBE**

Revers. În mijloc, o figură dreptunghiulară pe care urma să se graveze de fiecare dată la acordare Numele și Prenumele salvatorului, așezată pe un buchet de frunze de laur și stejar. Deasupra figura poartă o stea; dedesupt în alt registru o vedere de pe Dunăre, pe care plutește Șalupa de Salvare a CED.

Probabil a fost gravată șalupa ***Olinka,*** navă care a servit ani de zile acestui scop nobil. Șalupa fusese construită în anul 1866.

Medalia a fost confecționată din argint cu diametrul de 37 mm.

Zeul Danubius a fost adulat de popoarele scitice de la Dunărea de Jos.

Reprezentarea sa nu apare decât pe unele monede antice din Dobrogea, una dintre ele descoperită la Histria, fiind din vremea lui Alexandru Severus (din sec. III), aflată în colecția numismatului german W. Kneschtel. Pe aversul monedei romane se află același bărbat dezgolit, culcat pe partea stângă de data asta, cu brațul stâng rezemat pe aceași conductă de apă. În schimb, în mâna dreaptă ține un pește.

Atribuțiunile mitologice ale lui Danubius nu sunt conturate explicit, dar au fost împrumutate din cele ale ***Zeului Neptun***, atunci când în ziua de 21 iunie se sărbătoreau la Roma, ***Neptunaliile***.

În aceiași măsură era sărbătorit în Dobrogea în antichitate și ***Zeul Istros*** de către comunitatea grecească a regiunii, omologul dunărean al ***Zeului Poseidon*** din mitologia greacă.

2. Medalia Comisiunii Europene a Dunării

Medalia a fost emisă cu prilejul inaugurării Canalului Maritim Sulina, cea mai importantă construcție executată de CED pe Dunăre, petrecută la 21 octombrie 1902 în prezența A.S.R. Prințul Ferdinand și a Prințesei Maria, moștenitorii tronului României.

Avers. Identic cu aversul din Medalia Salvamar.

Revers. Poartă simplu inscripția scrisă pe douăsprezece rânduri : **LE - GRAND CANAL - DU BRAS DE SOULINA - A ETE ACHEVÉ - EN OCTOBRE 1902 - ET INAUGURE - EN PRÉSENCE DES LEURS - ALTESSES ROYALES - LE PRINCE - ET LA PRINCESSE - FERDINAND - DE ROUMANIE**

Medalia gravată la Paris de acelaş autor A. Patey, a fost confecţionată din argint şi din bronz cu diametrul de 37 mm.

Medalia a fost distribuită chiar în ziua inaugurării definitive a Canalului Maritim, persoanelor româneşti şi străine invitate oficial.

3. Medalia 50 de ani ai Comisiei Europene a Dunării

Cu ocazia aniversării din titlu a înfiinţării Comisiei Europene a Dunării din anul 1906, s-a emis şi pus în circulaţie o medalie gravată de A. Patey, confecţionată din argint şi din bronz cu diametrul de 60 mm.

Medalia este ilustrată în volumul jubiliar, **La Commission Européene du Danube et son oeuvre de 1856 - 1931, Paris, Imprimerie Nationale, MCMXXXI.**

Avers. Medalia repetă figura ***Zeului Danubius,*** gravată pe cele două medalii anterioare.

Revers. În mijlocul unui buchet de frunze de stejar şi de lauri, sunt gravaţi anii aniversari - 1856 - 1906 -. Deasupra, în registrul superior se află inscripţia: **ARTICLE 16 DU TRAITC DE PARIS DU 30 MARS 1856.**

Medalia a fost acordată prin grija Secretariatului General al CED delegaţiilor guvernelor statelor participante la lucrările comisiei, conform Protocolului încheiat la sfârşitul lunii martie 1906; cu acelaş prilej medalia s-a acordat membrilor Comitetului Executiv şi înalţilor funcţionari ai CED; de asemenea medalia a fost acordată unor înalţi funcţionari din Guvernul României şi altor oficialităţi româneşti sau străine de pe Dunăre.

4. Medalia 75 de ani de la înfiinţarea CED

Momentul aniversării a 75 de ani de la data înfiinţării CED din anul 1931, a fost omagiat la nivelul unei părţi a guvernelor statelor participante la înfiinţarea comisiei din anul 1856.

Ca urmare a evenimentelor politice petrecute în Europa şi pe Dunăre după Primul Război Mondial, o parte dintre statele participante la încheierea Tratatului de la Paris, nu mai făceau parte din comisie, Germania, Austria, Rusia, Turcia, astfel că în anul 1931 doar patru state Anglia, Franţa, Italia şi România, mai conduceau prin protocoale activitatea CED.

Prin grija ultimului Secretar General al comisiei care a fost reprezentantul Franţei Francis Rey, s-a editat şi publicat volumul jubiliar amintit mai sus. În paginile acestui volum se află publicată şi ultima medalie, a patra, emisă de CED.

Medalia a fost confecţionată la Paris în argint şi în bronz cu diametrul de 60 mm, de către gravorul de monede Lucien Bazor, la acea vreme laureat al Marelui Premiu al Romei.

Avers. Simbolistica acţiunii unificatoare a mai multor interese de stat de pe Dunăre, politice, economice şi sociale care au privit în ultimă instanţă România, este reprezentată de ***Zeiţa Junona,*** protectoare a tuturor comuniunilor (căsătoriilor) dar şi a apelor, în cazul nostru al intereselor unite ale Comisiei Europene.

Zeiţa Junona, o trupeşe femeie cu abdomenul maternal şi cu părul strâns în coc, este îmbrăcată în voaluri transparente unduite până la călcâie, fiind plasată de gravor pe malul stâng al Dunării.

Divinitatea priveşte spre soarele care răsare din marea de la orizont, chiar arătându-l cu mâna într-o poziţie vădită voluntară, aşezată pe un tron imperial masiv cu spătare laterale.

În mâna stângă zeiţa poartă un trident, înfipt în poziţie verticală în solul nisipos al terenului împânzit de vegetaţie acvatică, predominată fiind stuful şi tecile specifice plantei.

Cu mâna dreaptă zeiţa face un gest protector peste oraşul Sulina şi peste digurile curbate care conturează şenalul de intrare pe Dunăre, diguri care avansează în mare, spre orizont, spre est şi spre soarele răsărit, la ieşirea de pe Canalul Maritim de la Sulina.

Pe fluviu plutesc mai multe vapoare de mari dimensiuni, dintre care unul intră pe canal dimineaţa, în timpul zorilor care se ivesc.

Briza care suflă din spre mare dimineaţa, îndreaptă fumul, ce iese de pe coşul unui vapor mare , spre amonte, vapor aflat în manevre în mijlocul şenalului navigabil.

Pe malul drept al Dunării se disting clădirile din oraşul Sulina, dintre care cea mai reprezentativă este construcţia Farului Mare, care prin înălţimea sa domină peisajul.

La rădăcina jetelei de pe malul drept se remarcă o clădire de mari dimensiuni, care este Palatul Administativ al CED. Pe malul stâng al canalului, o formă rectangulară poate să sugereze poligonul de prefabricate din beton al digurilor, aflat atunci pe acest amplasament.

Pe spătarul lateral al tronului pe care este aşezată zeiţa, unde reazemă cotul divinităţii, se află inscripţia : **ARTICLE 16 DU TRAITE DE PARIS DU 30 MARS 1856**

Articolul 16 din Tratatul de Pace de la Paris, a dat în fondul său esenţa şi scopul încheierii tratatului, iar ultimul paragraf din articol a dispus înfiinţarea Comisiei Europene a Dunării.

Conturul medaliei poartă inscripţia :

1856 - COMMISSION EUROPEENE DU DANUBE - 1931

Zeiţa Junona, figurată pe aversul medaliei, este o divinitate romană sinonimă cu ***Zeiţa Hera*** la Greci. Ea este protectoarea maternităţii şi a căsătoriei, fiind adulată în fiecare an în ziua de 1 martie, atunci când primea jertfe în miei şi alte animale tinere.

Numele zeiţei a dat mai târziu denumirea lunii calendaristice iunie.

Chipul zeiţei se află reprezentată într-o frescă antică la Pompei în aceiaşi poziţie, din care presupunem că gravorul s-a inspirat.

O anecdotică mitologică spune că, la un concurs antic de frumuseţe feminină, la care s-au prezentat trei mari frumuseţi mitologice clasice, ***Paris,*** fiul regelui Troiei a preferat-o pe tânăra şi prea frumoasa ***Afrodita,*** celorlalte două. ***Junonei,*** din motive corpolente evidente şi misogin celei de a treia, mult prea înţeleptei zeiţe ***Atena.***

Revers. Conturul circular al medaliei poartă inscripţia : **INAUGURATION DES NOUVELLES DIGUES DE SOULINA - MCMXXXI -**

Medalia poartă pe revers gravate, stemele oficiale a celor patru state care în anul 1931, mai guvernau activitatea CED.

În ordinea blazoanelor, sus, Stema Regală a României; urmează în sensul acelor de ceasornic, Stema Regatului Italiei; jos, Stema Republicii Franceze; şi în stânga Stema Regatului Unit al Marii Britanii şi Irlandei de Nord. În centrul medaliei se află simbolul superior al tridentului ***Zeiţei Junona,*** acelaşi ca şi în medaliile anterioare a ***Zeului Danubius.***

Nu dispunem de suficiente informaţii în legătură cu acordarea acestei ultime medalii.

Întru-cât Buletinul Societăţii Nimismatice Române nu a apărut între anii 1929 - 1933, iar în rezumatul medaliilor emise din interval publicat în buletinul din anul 1934, această ultimă medalie a CED nu figurează, ne revine ocazia de a o publica, figura şi a o explica cu acest prilej.

FATALISMUL DROBULUI DE SARE

Despre colmatarea naturală a frontierei României

De mai bine de treizeci de ani dr. ing. Constantin Bondar, originar din Sulina, semnalează în publicaţiile de specialitate, fenomenul natural ce se petrece la gura braţului Chilia, prin deversarea şi formarea microdeltei braţului Chilia.

Ramura cea mai de sud a braţului Chilia, braţul Starîi Stambul şi mai recent apărută spre sud - vest gârla Musura, delimitează azi pe talvegul scurgeii natu-

rale, graniţa dintre România şi Ucraina.

Ca urmare a aportului de debit solid în suspensie şi a depunerilor vărsate în mare, se produce o blocare (acoperire) a ieşirii la mare, astfel că România pierde anual în favoarea Ucrainei, lungimi însemnate din frontul de litoral din Marea Neagră, care se cuvin geografic României.

În ultimele decenii, s-au produs modificări majore de frontieră pe latura de est în Delta Dunării şi mai precis în dreptul Ostrovului Letea, acolo unde România deja a pierdut contactul frontal cu Marea Neagră. Fenomenul este progresiv şi ireversibil.

În Constituţia României, în afară de textul sec al art. 3 care consfinţeşte frontierele ţării prin ***Lege organică,*** făcând apel la ***normele generale admise de dreptul internaţional,*** sunt insuficient de precizate modalităţile de restabilire a frontierei de stat, cu responsabilităţi şi obligaţii ale organismelor naţionale abilitate.

Revederea legii organice privind regimul frontierelor, devine în cazul frontierei cu Ucraina, o problemă de maximă urgenţă în relaţiile curente dintre preşedenţie, guvern şi parlament, în final, guvernul fiind abilitat să rezolve prin tratative chestiunea. Modificarea legii organice a frontierei de stat ar trebui, să pornească imediat de la o ***stare de necesitate*** pe teritoriul României, ca urmare a unor ***fenomene naturale produse asupra frontierelor ţării.***

Tratatul cu Ucraina ratificat de Parlamentul României la 14 iulie 1997 prin legea nr. 129, a lăsat să se înţeleagă că problema frontierei naturale pe braţul Chilia, a fost avută în vedere în cadrul tratativelor purtate de guvern cu republica vecină, fără ca blocarea litoralului românesc la Marea Neagră să fie punctual recunoscută.

În art. 2, al. 2 din Tratat, se specifică că ***părţile contractante vor încheia un tratat separat privind regimul frontierei dintre cele două state;*** *idem,* art. 3, al. 1, ..., ***se reafirmă că nu se va recurge în nici o împrejurare*** "sau fenomen natural" (termen nespecificat în Tratat, s.n.)***, împotriva integrităţii teritoriale,*** ..., care să contravină ..., ***în mod incompatibil cu prevederile Cartei ONU şi cu principiile Actului final de la Helsinki;*** *idem,* art 3, al. 2, ***Orice probleme şi diferende între părţile contractante vor fi soluţionate exclusiv prin mijloace paşnice, în conformitate cu normele dreptului internaţional ...,*** idem, art. 16, al. 3, ***Părţile contractante se vor informa reciproc, fără întârziere, asupra producerii unui dezastru ecologic*** "sau fenomen natural" (termen nespecificat, s.n); idem, al. 4, ..., ***cooperarea bilaterală în problemele protecţiei mediului înconjurător.***

Nicăieri în lume şi în nici un tratat bilateral nu se pot încheia convenţii internaţionale, prin care din cauza unor fenomene naturale, teritoriul unui stat să fie

defavorizat în contul altui stat vecin, indiferent de relaţiile dintre ele, mai ales când din preambulul tratatului încheiat, sunt declarate relaţiile de bunăvecinătate (Carta ONU, s.n.).

Din anul 1997 şi până în prezent în rundele de convorbiri purtate cu partea ucraineană, nu au rezultat suficient de clar în masmedia românească, portofoliul românesc al discuţiilor, natura şi amploarea lor, inclusiv cu măsurile pe care România trebuie să le adopte, pentru corectarea acestei modificări teritoriale.

Ne gândim la atitudinea partenerului, dacă fenomenul s-ar fi produs invers.

Ceea ce doreşte să facă Republica Ucraina unilateral pe braţul Chila, cum ar fi navigabilizarea braţului, chiar dacă este aparent în defavoarea comerţului României, este o problemă a Ucrainei. O soluţie diplomatică de viitor a ţării noastre este de a sprijini Ucraina în amenajarea navigaţiei pe braţul Chilia.

În această perspectivă, orice soluţie inginerească a traseului graniţei va urma linia de scurgere a talvegului natural, care va fi corectată de digurile de protecţie a gurii de vărsare de la Chilia. Hidraulic şi economic, regularizarea malului drept va evita în aval braţul Starîi Stambul.

Un fel de fatalism, generat de o politică anterioară aservită altor interese care se perpetuează, sau mai recent lipsa unor mijloace financiare pentru investiţii, ne obligă să stăm cu braţele încrucişate şi să ne mirăm, de ce poate să facă natura cu spaţiul geografic românesc.

Fără să repetăm concluziile dr. ing. Constantin Bondar, semnalăm că în anul 1930 microdelta braţului Chilia se afla la nivelul paralelei geografice a satului C. A. Rosetti. Între timp, scurgerea naturală a Dunării şi-a făcut drumul pe baza legilor naturale din Marea Neagră, iar gârla Musura deviată spre sud-vest din braţul Starîi Stambul, a modificat traseul frontierei şi a creiat premizele colmatării golfului Musura de la nord de digurile Portului Sulina.

Mai departe, în acelaş ritm de scurgeri lichide şi de depuneri, se pot intersecta jetelele de la gura Sulina, urmând blocarea Canalului Maritim, chiar de la rădăcina lor.

Cei 9 km lungime acoperiţi la frontul liber al mării de depunerile din ultimii 60 de ani, adăugaţi la cei 40 km lungime ocupaţi anterior între 1830 - 1938, ne pun în vedere astăzi că România nu mai are ieşire la marea liberă.

În expunerea noastră nu dorim să ne legăm de fondul istoric al pierderilor de graniţă, petrecute din 1830 până în zilele noastre, ci doar la perspectiva colmatării golfului Musura şi la ceea ce se poate întâmpla la nord de gura de la Sulina.

Peste încă zece ani de aşteptare, necesari tratativelor şi eventualelor măsuri

acceptate bilateral (a mutării drobului de sare), va trebui să construim alte diguri la Sulina, care să redirijeze intrarea pe Canalul Maritim. În acest interval de timp România nu va mai dispune de o mare liberă între Sulina şi satul Cardon, iar pescarii români vor fi obligaţi a trece graniţa ucraineană pe acest sector, pentru a ieşi la pescuit în Marea Neagră.

Nu este locul şi momentul să oferim soluţii inginereşti pentru această prioritate tehnică.

Termenul este deja depăşit pentru a se constata pe baza studiilor de specialitate, măsuri hidrotehnice coerente de îndreptare a situaţiei, deoarece o cercetare pe model hidraulic durează minim cinci ani.

Modificarea Legii organice reclamate anterior şi chiar includerea în Constituţie a termenului dat de noi în text de ***fenomen natural,*** pentru toate frontierele României de pe Tisa, de la Porţile de Fier, de pe Dunărea fluvială sau din Delta Dunării, pot creia premizele legale soluţionării problemei; modificarea legii se poate face după această sezizare imediat, pentru a fi inclusă în portofoliul de tratative al Ministerului de Externe. Tot în modificările legii trebuiesc prevăzute anexe permanente privind cheltuielile necesare corectării frontierei României, singular termenul de corectare confundându-se cu ***apărarea ţării***.

În zadar facem teorii despre poziţia favorabilă a României la Marea Neagră, în legătură cu Dunărea, cu Canalul Dunăre - Marea Neagră, ori cu pipe-line - urile europene, atâta timp cât o lume întreagă a aflat din articolele citate din Constituţie, că nu dorim să ne deranjăm vecinii.

În viitor avem obligaţia morală să restituim generaţiilor viitoare, 238 km de litoral românesc la Marea Neagră, cei pe care i-am primit acum 125 de ani..

POZIŢIA CANALULUI MARITIM ÎNTRE ALTE CANALE DIN LUME

Drumul cu vaporul de la Tulcea la Sulina durează trei - patru ore şi la înapoiere cinci. Mai repede nu se poate circula din considerente de valuri stârnite de vapor, cu influienţe nedorite asupra apărărilor de maluri construite cu migală în ultimele decenii.

Mentalităţile şi poziţia refractară a politicii şi cercetării româneşti obediente (forţate de împrejurări politice) şi a celor care au întocmit în trecutul apropiat statistici mondiale privind Canalele Navigabile, generate de rolul *capitalist - imperialist* al Comisiei Europene a Dunării asupra intereselor României, au dat prioritate marilor construcţii care s-au executat aiurea în lume. Din aceste motive pe care le considerăm normale perioadei noastre, probabil şi din lipsă de cunoaştere în detalii a marii construcţii realizate de CED, Canalul Maritim Sulina nu poate încă să-şi ocupe locul său în enciclopediile viitoare. Mai mult, au plasat canalul pe un loc anonim şi/ sau printre altele.

Numai cine este rău intenţionat, poate să plaseze Canalul Maritim Sulina pe un loc subsidiar în ierarhia canalelor mondiale, ignorând faptul că pe lângă drumul canalizat de patru - cinci ore printre diguri din piatră vizibile, sub apă se află şi dragaje invizibile pentru pasagerii vapoarelor ; credem că acesta nu vrea să înţeleagă că între Mm 0 - 55 (km 0 - 101) de pe traseul actual, s-au executat

în realitate între 1880 - 1902 construcţii, iar valoarea investiţiilor şi dragajele din Anexa 3 alăturată, nu sunt reale.

Din respect pentru adevărul istoric recunoscut de România, prin Dimitrie A. Sturdza fostul prim ministru român, publicat în Analele Academiei Române în anul 1915, dorim pentru amatorii de statistici mondiale să plasăm această operă monumentală, pe locul care-l merită.

Oare ne ploconim foarte tare înaintea engelzilor care au dirijat hidrotehnica mondială până la sfârşitul secolului al XIX - lea, atunci când constatăm prin statistici, că datorită lor s-au construit cele mai mari lucrări la Suez, la Panama, la Hong Kong, la Odessa, Varna şi Durban ?

Cu toată sinceritatea noastră apreciem poziţia următoare a Canalului Maritim Sulina.

Tehnicienii mi-i atrag de parte mea. Rămân ceilalţi cititori onești să constate unde este adevărul.

Pentru că nu are ecluze de trecere Canalul Maritim Sulina este cel mai eficient. În acest mod durata traversării canalului se scurtează cu min. 5 ore, timpul ecluzărilor de pe toete celelalte canale menţionata prin minim două ecluze.

Construcţia canalului a constat mai mult prin dragaje executate de navele tehnice, manevrate de foştii locuitori ai Sulinei. Volumul total de dragaj executat vreme de 20 de ani pe Dunăre, a însumat 24.500.000 mc de nisip extras şi depus la construcţiilde de colmatare al fostelor meandre ale Dunării.

Echivalentul acestui volum se regăseşte în România, doar în dragajele executate pentru construcţia Portului Constanţa actual. Cifrele sunt comparativ egale.

Numele canalului	Anul inaugurării	Perioada de construcţie	Caracteristici tehnice			Gabaritele navelor	
			Lung. km	Lăţime m	Adâncime m	1900 inaug	2002
1	2	3	4	5	6	7	8
Canal Du Midi	Sec. 16		241	-	2	-	-
Canalul Kiel	1985	1887-1893	98,7	102	11,2	-	-
Canalul de Suez	1869	1859-1869	161	70-125	11	5.000	15.000
Canalul de Panama	1919	1881-1914	82	90-100	12,5	5.000	25.000
Canalul Sulina	**1902**	**1880-1897**	**101 km** **0-55 Mm**	**130-250**	**11,25** 37 ft	**5.000**	**12.500**
Canalul Volga-Don	1952		101	250-500	4,50		5.000
Canalul Dunăre – Marea Neagră	1984		64,4	110-140	7,50		5.000
Canalul Poarta-Albă – Midia	1987		26,6	35-36	5,5		3.000

Lăsăm la aprecierea cititorilor să plaseze Canalul Maritim Sulina acolo unde îi este locul.

ANEXE LA CAPITOLUL III

INVESTIȚIILE COMISIEI EUROPENE A DUNĂRII

Evaluarea cheltuielilor pentru construcțiile angajate pe brațul Sulins de către CED, pot fi prezentate în bilanțul general al activității Comisiei în trei etape principale, în funcție de programul general al construcțiilor.

I - O etapă de construcții și amenajări la gura de vărsare de la Sulina inclusiv portul Sulina;

II - O a doua etapă de consolidare a construcțiilor din Sulina și de amenajare a navigației provizorii pe brațul Sulina cuprinsă între anii 1872-1886;

III - Cea de a treia etapă care cuprinde construcția Canalului Maritim și în continuare diferite construcții în lungul Dunării; se vor adăuga consolidările, întreținerea și alte costuri; etapa se întinde între anii 1887-1905, an în care se poate considera încheiată misiunea CED pe Dunăre.

După aceste etape s-au efectuat lucrări curente de întreținere și de consolidare la care nu au mai fost angajate credite importante.

Cheltuielile de mai jos sunt prezentate în Franci francezi, moneda de lucru a Comisiei.

Anexa 3.1.1.

Etapa I-a

A. Construcții și amenajări la Sulina

Faza I-a între 1856-1871

– Construcțiile de jetele și cheiuri la Sulina	4.633.790 F. fr.
– Alte construcții	361.405

Faza a II-a între 1872-1886

– Studii și ridicări hidrografice cu caracter general	525.711
– Construcții la gura Sulina	1.328.046
– Umpluturi, consolidări și cheiuri la Sulina	1.268.871
– Iluminat și balizaj la Sulina	87.8888
Total A – Faza I + II	**7.331.314**

Etapa a II-a **Anexa 3.1.2**

B. Construcții fluviale pe brațul Sulina cumulate cu construcțiile din etapa I de pe braț.

Anexa 3.1.2.

Mm.	Locul construcției	Anul	Etapa I	Etapa II	Total
1	2	3	4	5	6
17	Ciamurli	1885	-	41.972	41.972
19	Batmiș - Kavac	1884-85	157.000	92.818	249.818
20-21	Idem	1884	-	117.545	117.545
22	Idem superior	1886	20.628	44.658	65.286
23-24	Tăietura M mic	1870 - 1883	333.190	66.846	400.036
24	Austria inferior	1873 - 1886	-	124.101	124.101
26	Austria Tavala	1876	18.206	30.218	48.422
27	Austria - Gorgova	1886	-	17.050	17.050
27,5-30,5	Gorgova	1872 - 1882	493.867	365.474	859.341
32	Kalo - Avros	1883	39.430	62.952	102.382
33	Idem - Monodendri	1886	-	31.998	31.998
34	Monodendri	1875 - 1883	61.300	58.821	120.121
34-35	Idem - Cioban -Gârla	1884	-	22.325	22.325
35	Cioban - Gârla	1872 - 1884	-	79.465	79.465
35-36	Idem - Papadia	1885 - 1886	-	31.843	31.843
36	Tăietura Papadia	1883 - 1885	-	353.322	353.322
37	Venico	1872 - 1886	-	58.513	58.513
39	Masurele	1872 - 1886	-	49.802	49.802
39-40	Cotul Moxana	1879 - 1880	-	17.720	17.720
39-40	Tăietura Argagnis inf.	1886	-	61.891	61.891
40	Argagnis inferior	1882	39.400	27.974	67.374
40-41	Idem - Argagnis	1885	-	25.560	25.560
41	Argagnis	1872 - 1886	382.898	52.547	435.445
42	Argagnis superior	1872	44.934	13.303	58.237
42-43	Tăietura Argagnis- Barajul	1886	-	512.386	512.386
44	Ceatalul Sf. Gheorghe	1872-1883	281.222	4.406	285.628
44-45	Tăietura Sf. Gheorghe		-	584.776	584.776
54	Ceatalul Ismail	1873 - 1876	-	368.137	368.137
-	Întretinere lucr. fluviale	1872 -1886	344.630	344.630	
-	Utilaje navale cumpărate		431.203	732.749	1.163.952
-	Intretinerea utilajelor navale si cheltuieli generale		731.457	876.520	1.607.977
	Total general B		3.114.733	5.272.339	8.387.072
	Recapitulație A + B.				
	La Sulina		4.633.790	2.697.524	7.331.314
	Pe brațul Sulina		3.114.733	5.272.340	8.387.073
	Total I + II		**7.748.523**	**7.969.864**	**15.718.387**

Etapa a III-a

C. Construcţia Canalului Maritim **Anexa 3.1.3.**

Mm	Locul construcţiei	Anul	Total Etapa III
2 - 5	Portul Sulina	1887 - 1905	517.039
5 - 8	Cibucli	1887 - 1905	155.514
11	Tramontana	1887 - 1905	15.601
12-17	Pinteni Ciamurli	1887 - 1905	195.993
8-18	Marele M inferior	1887 - 1905	2.704.202
18	Pinteni Batmis	1887 - 1905	29.141
18-27	Tăietură marele M sup.	1887 - 1905	2.635.534
19-23	Pinteni Kavac	1887 - 1905	269.192
23-24	Întăriturl micul M	1887 - 1905	23.770
25-26	Austria superior	1887 - 1905	29.228
26-31	Pinteni Gorgova	1887 - 1905	154.164
31-37	Tăietură Gorgova-Venico	1887 - 1905	1.886.213
31-35	Pinteni şi întăriturl	1887 - 1905	110.286
37-38	Tăietură Masurale	1887 - 1905	579.266
39-40	Tăietură micii Argagnis	1887 - 1905	306.978
41-44	idem şi pinteni Argagnis	1887-1905	700.913
44-45	Întăriturl la Ccatal		103.675
51-52	Stavile în amonte de Tulcea1	887-1905	31.255
-	Întretinere lucr. fluviale	1887 - 1905	1.145.876
-	Dragajul Bratului Sulina	1887 - 1905	575.518
-	Intretinerea utilajelor navale şi cheltuieli generale		1.004.964
-	idem		655.994
	Total C.		**13.761.567**

D. Lucrări diverse executate în etapa III **Anexa 3.1.4.**

Lucrarea	Anii	Valoarea
a - Alte lucrări		
Consolidări de maluri la Sulina	1903 - 1905	446.509
Cheiurile portului Sulina	1887 - 1905	288.176
Iluminatul portului Sulina	1883 - 1905	71.801
Semnalul de ceață	1887	8.755
Spitalul Maritim	1890 - 1894	134.651
Semnale luminoase la Ceataluri și la stânca de la Tulcea	1893 - 1894	20.309
Reconstruirea farului de la Sf. Gheorghe	1890 - 1891	21.309
Editarea Atlasului și a Memoriului	1887 - 1890	43.946
Construcția unei case la Tulcea	1898	6.845
Linie telefonică Sulina - Tulcea	1903 - 1904	35.278
Iluminatul Canalului Maritim	1903 - 1904	58.034
Construcții noi la Mm 2 - 3	1903 - 1905	32.922
Total parțial a - alte lucrări		**1.168.540**
b - Lucrări auxiliare și de întreținere	1887 - 1905	
Proiecte și planuri de execuție		216.925
Întreținere construcții la Sulina		191.558
Întreținerea anuală a semanlelor pe Canalul Maritim		328.905
Ranfluări de nave naufragiate pe canal		53.564
Total parțial b - lucrări auxiliare		**790.954**
Total general D		**1.959.494**

E. Alte construcţii la Sulina în etapa III - a *Anexa 3.1.5.*

Pentru prelungirea molurilor de nord şi de sud ca urmare a refacerii barei începând cu anul 1887, pentru consolidarea şi întreţinerea acestor lucrări executate la Sulina între 1858 - 1905, în etapa III -a s-au făcut următoarele cheltuieli.

Prelungirea molurilor	316.713
Consolidarea lucrărilor pe întreaga lungime	142.543
Întreţinerea lucrărilor	834.049
Lucrări auxiliare şi diverse	949.925
Dragaje de întreţinere la bara Sulina	2.563.224
Total general E	**4.806.456**

Recapitulaţie anexa 3.1.

Anexa 3.1.1.	7.331.314
Anexa 3.1.2.	8.387.072
Anexa 3.1.3.	13.761.567
Anexa 3.1.4.	1.959.494
Anexa 3.1.5	4.806.456
TOTAL CONSTRUCŢII	**36.245.903**
Se adaugă:	
- Direcţia tehnică - întreţinere clădiri şi cheltuieli la Palatul Administrativ de la Galaţi	2.898.194
- Cheltuieli generale ale CED pe Dunărea maritimă legate de menţinerea variantei provizorii pe canalul Sulina şi excluderea variantei pe braţul Sf. Ghorghe, construcţii şi instalaţii la Tulcea, alte cheltuieli la Galaţi, Tulcea şi Sulina efectuate de Direcţia Tehnică, construcţii social culturale pentru oraşul Sulina etc.	6.423.828
***) TOTAL GENERAL INVESTIŢII**	**45.567.925 F.fr.**

*Notă *): Această evaluare globală a fost prezentată la 11 ianuarie 1913 în şedinţa Academiei Române de către Dimitrie A. Sturdza secretarul general al Academiei Române, fost prim ministru al României.*

Sinteza lucrărilor CED este publicată în Analele de Istorie ale Academiei Române - AARMSI - dintre anii 1912 - 1913, seria II, tomul XXXV.

CONSTRUCŢII PROVIZORII

Anexa 3.2

Lucrarea	Materiale			Preț unitar	Valoare
	piloți	umpluturi (stingens *)	beton	F. fr.	F. fr.
I. Construcții provizorii					
Jeteaua de nord					
(apr. 1858 - oct. 1861)					
Piloți din lemn	8.178	-	-	50	408.900
Piatră	-	11.662	-	90	1.049.580
Manoperă și Utilaje	-	-	-	-	115.835
Jeteaua de sud					
Piloți din lemn	4.202	-	-	50	200.100
Piatră	-	3.768	-	90	339.120
Manoperă și Utilaje	-	-	-	-	50.000
Total: Ffr					2.163.535
Lire sterline					86.542
II. Consolidări					
(oct. 1861 - sept. 1871)					
Jeteaua de nord prelungire 694 ft					
Piloți din lemn	2.779	-	-	40	111.160
Piatră	-	2.169	-	90	195.210
Manoperă și Utilaje	-	-	-	-	501.590
Jeteaua de sud prelungire 457 ft					
Piloți din lemn	1.235	-	-	40	49.400
Piatră	-	2.120	-	90	190.800
Beton	-	-	805	60	48.300
Manoperă și Utilaje	-	-	-	-	251.700
Total : Ffr					1.348.160
Lire sterline					53.926
Total I + II Lire sterline					140.468

*) 1 stingen = 245 picioare cubice

CONSTRUCŢII DEFINITIVE Anexa 3.3.

Lucrarea	Beton	PU	Valoarea	
			F.fr.	Lire st.
Alte construcţii (iulie 1866 - oct. 1871)				
III. Jeteaua de nord (lungime consolidată 4.631 ft)				
Beton turnat sub apă	4.080	84,50	344.700	
Blocuri din beton	2.348	35,48	83.307	
Coronament cu :				
- ciment	1.391	43,00	59.813	
- puţolană + cim.	975	42,72	41.652	
Montaj blocuri cu maşină cu aburi Massart	3.190	33,48	10.680	
Manoperă	-	-	105.660	
Transport la lucrare	-	-	74.053	
Scânduri din stejar				
7.368 x 10 inch x 3 (at)	-	0,80	5.190	
Utilaje Goliath + file rulare	-	-	87.000	
Avarii din furtună	-	-	12.350	
Total III			**825.185**	**33.007**
IV. Jeteaua de sud				
(lungime consolidată 3.000 ft)				
Beton turnat sub apă	1.754	62,00	108.748	
Blocuri din beton	1.096	35,48	38.886	
Coronament cu :				
- ciment	1.004	43,00	43.172	
Manoperă	-	-	32.100	
Transport la lucrare	-	-	27.151	
Scânduri din stejar 3.756 x 10 inch x 3 (at)	-	0,80	2.861	
Utilaje Goliath + file rulare	-	-	38.000	
Avarii din furtună	-	-	6.000	
Total IV			**296.918**	**11.187**
Total III + IV Lire sterline				**185.352**

SITUAŢIA ADÂNCIMILOR NAVIGABILE PE VECHIUL BRAŢ SULINA

Anexa 3.4

valori în feet

Mila veche	Numele punctului de dragat	Anul dragajelor	Naturale	Efectul îndiguirilor		Canalul dragat
			1857	1865	1871	1887
0	Gura de la Sulina	-	8 - 9	17	19,5	-
17	Ciamurli (corectura pe bratul vechi al Sulinei)	1885			16,5	
19	Batmiș - Kavac	1885	12	15	16,5	16,5
22	Batmiș - Kavac Sup. 1886	14	14	16,5	16,5	
23 - 24	Tăietura (corectura pe bratul vechi al Sulinei)	1868 - 1869				
26	Austria - Tavola 1873 - 1886	14,5	14,5	16	16,2	
30	Gorgova	1872 - 1882	11	11	16	16,8
32	Kalo - Ayros	1886	12,5	10,5	14,5	16,2
34	Monodendri	1873 - 1883	14	14	14,5	16,1
35	Gârla Ciobanului 1872 - 1884				16,2	
35 - 36	Tăietura Păpădia 1883 - 1885				16,5	
37	Venico	1872 - 1886				16,5
39	Masurale	1872 - 1886				16,8
39 - 40	Cotul Moxana (corectura pe bratul vechi al Sulinei)	1879 - 1880				
40	Argagnis Inferior	1882	10	10	16	18
41	Argagnis	1872 - 1886	8	12	13	16,1
42	Argagnis Superior	1872; 1885	14	14	14	16
44	Ceatalul Sf. Gheorghe		10	9	14	16
54	Ceatalul Ismail (corectură de intrare pe bratul Chilia)	1873 - 1886	-	-	-	16

DRAGAJE PENTRU CONSTRUCŢIA CANALULUI MARITIM SULINA Anexa 3.5

valori în feet

(Mila nouă)	Numele punctului	Anul dragajelor	Adâncimi 1905	Coturi tăiate
(8 - 13)	Tăietura Marelui M inferior	1890 - 1893	24	3
(14 - 19)	Tăietura Marelui M superior	1898 - 1902	24	3
(21 - 22)	Gorgova	1894 - 1897	23	4
(23 - 24)	Târla lui Hagi Matei, Gorgova - Veniko	1894 - 1897	22	2
(25 - 27)	Târla lui Nanu	1883 - 1884	22	1
(27 - 33)	Masurale - Argagnis	1888 -89;1897 -98	22	4
(33 - 34)	Ceatalul Sf. Gheorghe nou	1880 - 1883	20	1
(43)	Ceatalul Ismail	1887 - 1889	20	1

Anexa 3.6

PARCUL DE NAVE TEHNICE AL COMISIEI EUROPENE A DUNĂRII

Numele și descrierea navei	Lungime	Lățime	Pescaj	Tonaj : Brut/ Net	Putere C.P	Șantier de construcție. Loc	An	Viteza de deplasare noduri
CAROLUS-PRIMUS Yaht cu vapori și elice; otel	45,16 m	7,16 m	4,09 m	274,90 / 159,43	50 –300	Glasgow	1903	11,5
CONCORDIA Navă hidrografică cu vapori și elice; otel	31,50 m	7,30 m	3,50 m	250,99 / 125,60	- 340	Nantes	1924	9,6
ISMAÏL. Remorcher cu vapori și elice; otel	28,80 m	6,40 m	2,60 m	145,02 / 40,66	- 500	Regensburg	1919	10,0
ISTER. Remorcher cu vapori și elice; otel	19,96 m	5,26 m	2,62 m	57,52 /1,98	45– 100	South Shields	1884	8,5
MOUSTIQUE. Vapor cu aburi și elice; otel	15,08 m	2,59 m	1,63 m		10 – 30	Dresda	1866	6,5
FLORA Șalupă cu aburi, parțial puntată; lemn de stejar	11,99 m	2,64 m	1,07 m		8 – 27	Sulina (fostă barcă de pilotaj)	1883	7,0
MOUETTE Șalupă cu aburi, parțial puntată; lemn de acaju	12,20 m	2,82 m	2,74 m		- 75	Șantierele Amiralității britanice	1912	8,5
ALBATROS Șalupă cu aburi, parțial puntată; lemn de acaju	12,20 m	2,82 m	2,74 m		- 75	Șantierele Amiralității britanice	1912	8,5
ANGELUS Șalupă cu aburi, parțial puntată; lemn de tec	15,24 m	2,74 m	1,45 m		- 50	Dartmouth	1890	8,5

(Anexa 3.6 – Parcul de nave tehnice al CED – continuare)

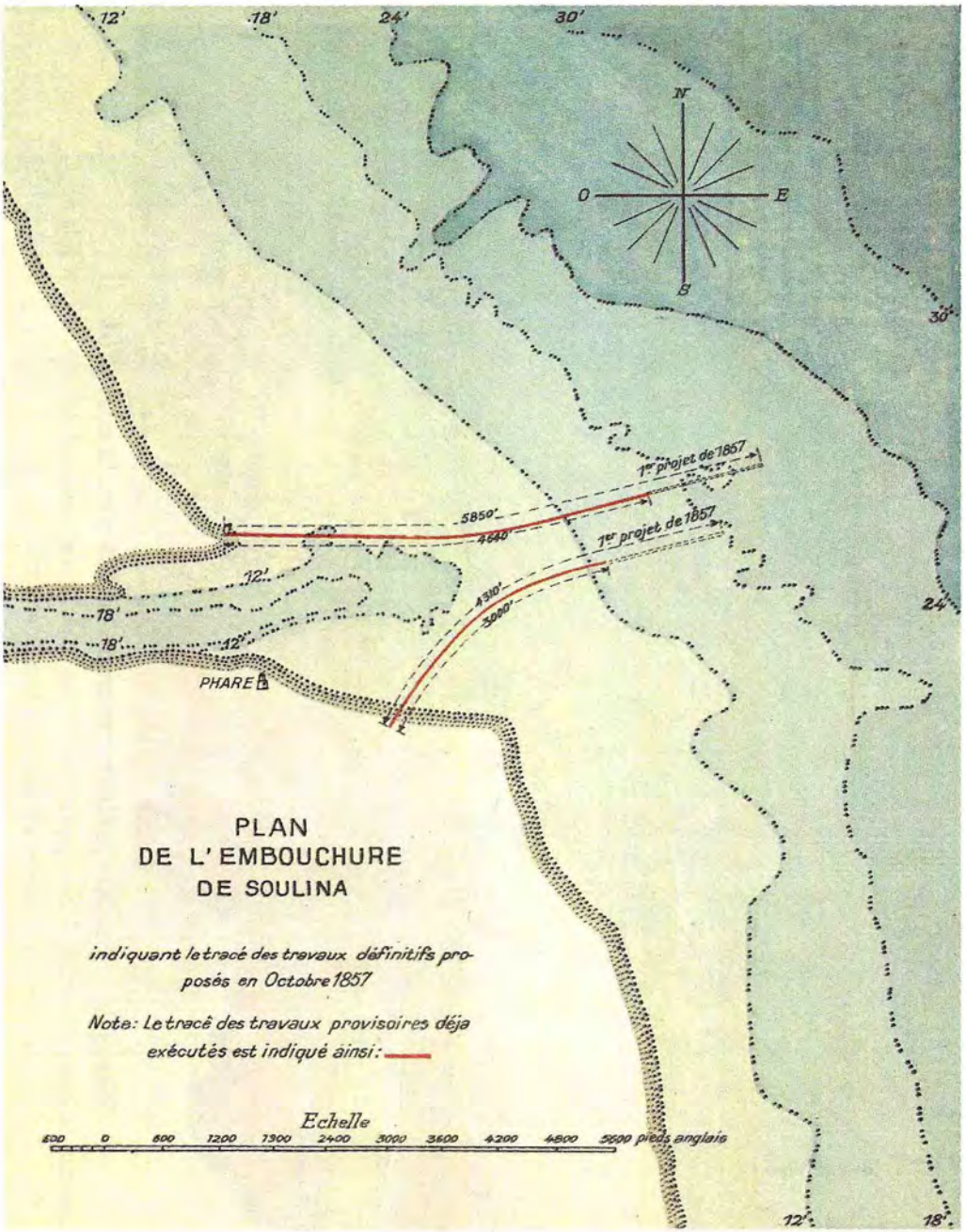
MARHEINECKE Șalupă cu aburi, partial puntată; otel	10,67 m	2,28 m	1,22 m		- 35	Sulina	1914	8,5
DOLPHIN Salupă cu aburi, partial puntată; lemn de tec	9,24 m	2,23 m	1,00 m		- 35	Londra	1880	6,5
DELTA Dragă-ponton cu aburi și cupe; otel	37,79 m	8,53 m	3,05 m	313,92 / 298,22	40– 180	Barrow	1881	
SIR-CHARLES-HARTLEY. Dragă cu aburi și cupe; otel	37,79 m	8,53 m	3,95 m	313,57 / 297,89	50-250	Barrow	1891	
PERCY-SANDERSON Dragă maritimă cu cupe și dublă elice, purtătoare de material dragat; otel	67,05 m	12,19 m	5,23 m	1168,69 / 592,59	- 1.250	Renfrew	1894	8,0
DIMITRIE-STURDZA Dragă maritimă absorbantă, purtătoare de material dragat; dublă elice; otel	67,05 m	12,50 m	5,60 m	1300,01 / 750,41	- 1.200	Elbing	1908	9,5
CARL-KUHL Dragă maritimă absorbantă, purtătoare de material dragat, cu dublă elice; otel	57,00 m	10,51 m	4,50 m	749,66 / 419,53	- 1.000	Elbing	1912	9,0
SULINA Dragă maritimă cu cupe, purtătoare de material dragat; dublă elice; otel	67,00 m	12,80 m	5,33 m	1164,75 / 524,14	- 950	Paisley	1923	8,0
SAINT-GEORGES Șalandă purtătoare de material dragat, cu aburi și o elice; otel	51,80 m	9,80 m	4,51 m	674,25 / 451,58	- 500	Paisley	1922	9,0
KILIA Șalandă purtătoare de material dragat, cu aburi și o elice; otel	51,80 m	9,80 m	4,51 m	674,25 / 451,58	- 495	Paisley	1922	9,0

(Anexa 3.6 – Parcul de nave tehnice al CED – continuare)

PRINCE-FERDINAND-DE-ROUMANIE Yaht cu aburi și elice; otel	19,87 m	4,90 m	2,95 m	102,64 / 46,19	50-300	South Shields	1897	12,0
PRINCIPELE-MIHAI Canonieră autopropulsată; lemn de pin	13,50 m	3,00 m	1,70 m		- 120	Trieste	1925	15,0
LETI Șalupă cu aburi, partial puntată; lemn de acaju	13,71 m	3,05 m	1,37 m		10 – 33	Cowes	1868	7,5
E.-MAGNUSSEN Pilotină puntată; otel	18,28 m	4,11 m	2,13 m		40-180	Cowes	1887	10,0
SAMOVAR Șalupă cu aburi, partial puntată; otel	10,67 m	2,28 m	1,22 m		- 35	Dartmouth	1912	8,5
HIRONDELLE Pilotină puntată; otel	21,33 m	4,42 m	2,59 m		- 417	East Cowes	1922	12,0
PONTON DE ÎMBARCARE la Galati pentru *CAROLUS-PRIMUS* lemn de stejar	32,61 m	6,71 m	2,74 m					
OLINKA Cuter pentru serviciul hidrografic și pentru serviciul de balizaj; lemn de stejar	15,24 m	5,18 m	2,74 m			Tulcea	1866	
BATTERIE Șalandă deschisă; lemn de stejar	39,62 m	8,53 m	2,44 m			Sulina	1927	
8 ȘALANDE CU PORȚI fiecare de 100 tone (nr.1-8); fier	19,8 m	5,79 m	2,13 m			Linz	1880-1887	
1 ȘALANDĂ DESCHISĂ pentru transport diverse, de 40 tone (nr.10); fier	19,51 m	3,65 m	1,52 m			Trieste	1869	

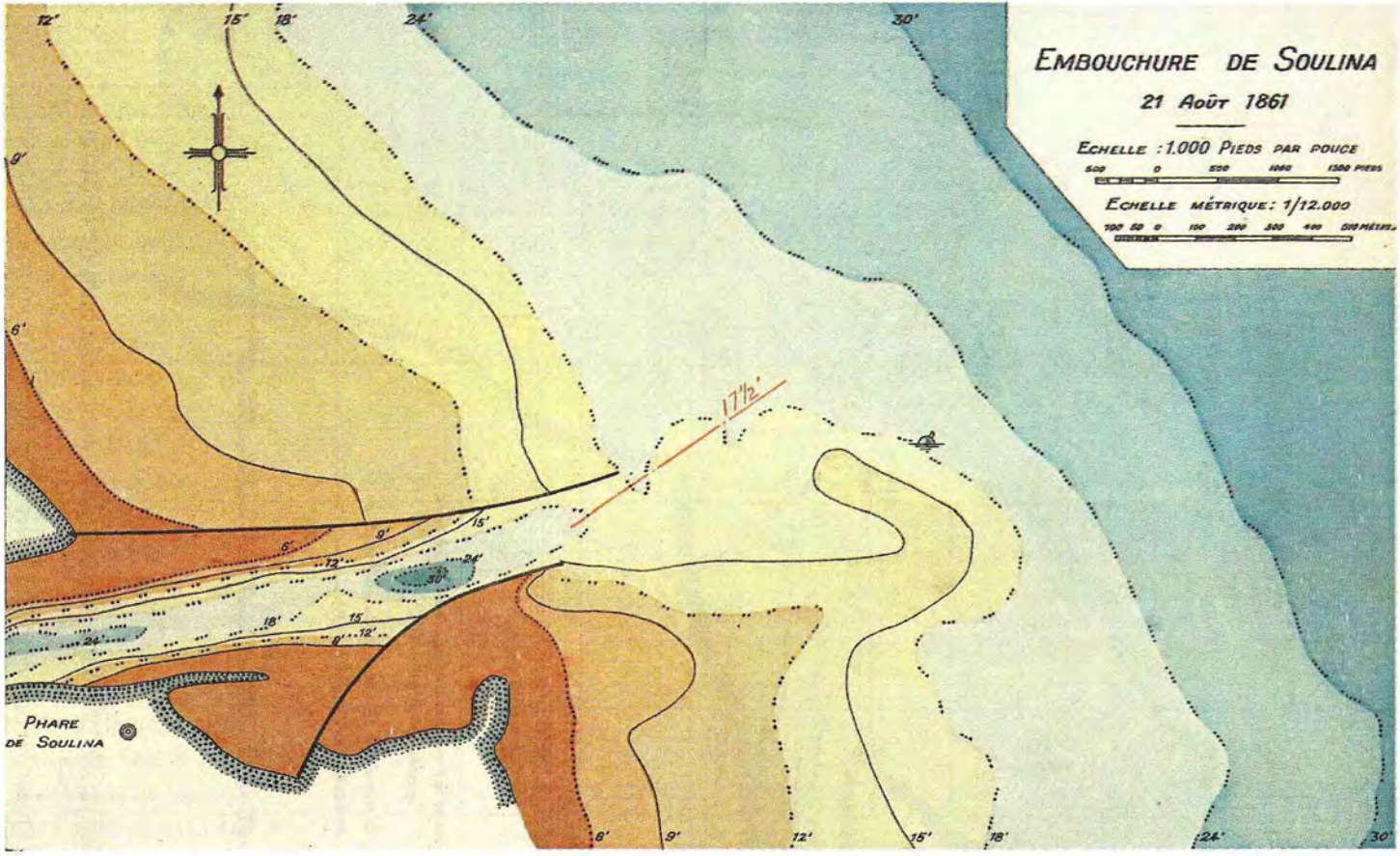
(Anexa 3.6 – Parcul de nave tehnice al CED – continuare)

1 ȘALANDĂ DESCHISĂ pentru transport diverse, de 30 tone (nr.9); fier	16,46 m	3,65 m	1,52 m			Trieste	1869	
19 ȘALANDE DESCHISE pentru transportat piatră, de la 30 la 80 tone; lemn de stejar	29,45 m - 22,25 m	5,7 m – 3,50 m	1,45 m – 0,91 m			Cumpărate în și reconstruite la Sulina Austro-Ungaria în 1872 în diferite epoci		
PONTON CU BIGĂ cu aburi; de 10 tone; lemn de stejar	26,8 m	5,49 m	1,72 m					
PONTON-MACARA cu aburi; de 10 tone; fier	13,72 m	18,29 m	1,72 m			Sulina	1927	
PONTON-MACARA cu aburi; de 2 tone; fier	8,84 m	18,29 m	1,72 m			Sulina	1926	
PONTON DE ÎMBARCARE la Galați pentru *PRINCE-FERDINAND-DE- ROUMANIE*; lemn de stejar	22,86 m	4,27 m	1,83 m			Sulina		
PONTON DE ÎMBARCARE la Tulcea pentru *PRINCE-FERDINAND-DE- ROUMANIE*; lemn de stejar	19,81 m	3,50 m	1,22 m			Budapesta		
AMBARCAȚIE DE SALVARE lemn de acaju	8,69 m	1,98 m	-			Londra	1879	
AMBARCAȚIE DE SALVARE lemn de acaju	10,36 m	2,51 m	-			Londra	1883	



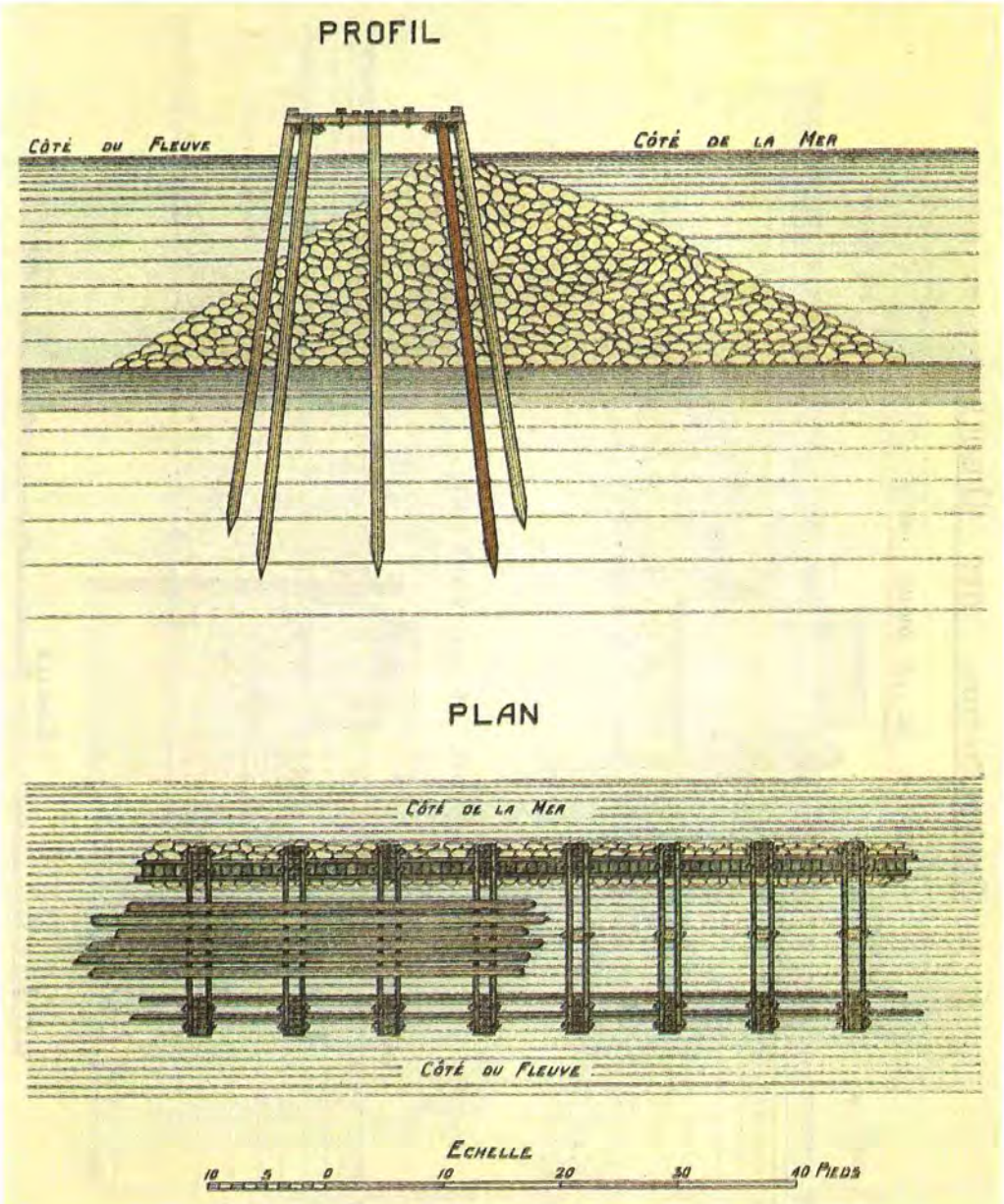
Planşa 23 – Situaţia adâncimilor naturale la bara de la Sulina.

În raport cu ridicarea hidrografică a Cpt. Spratt efectuată în anul 1857.



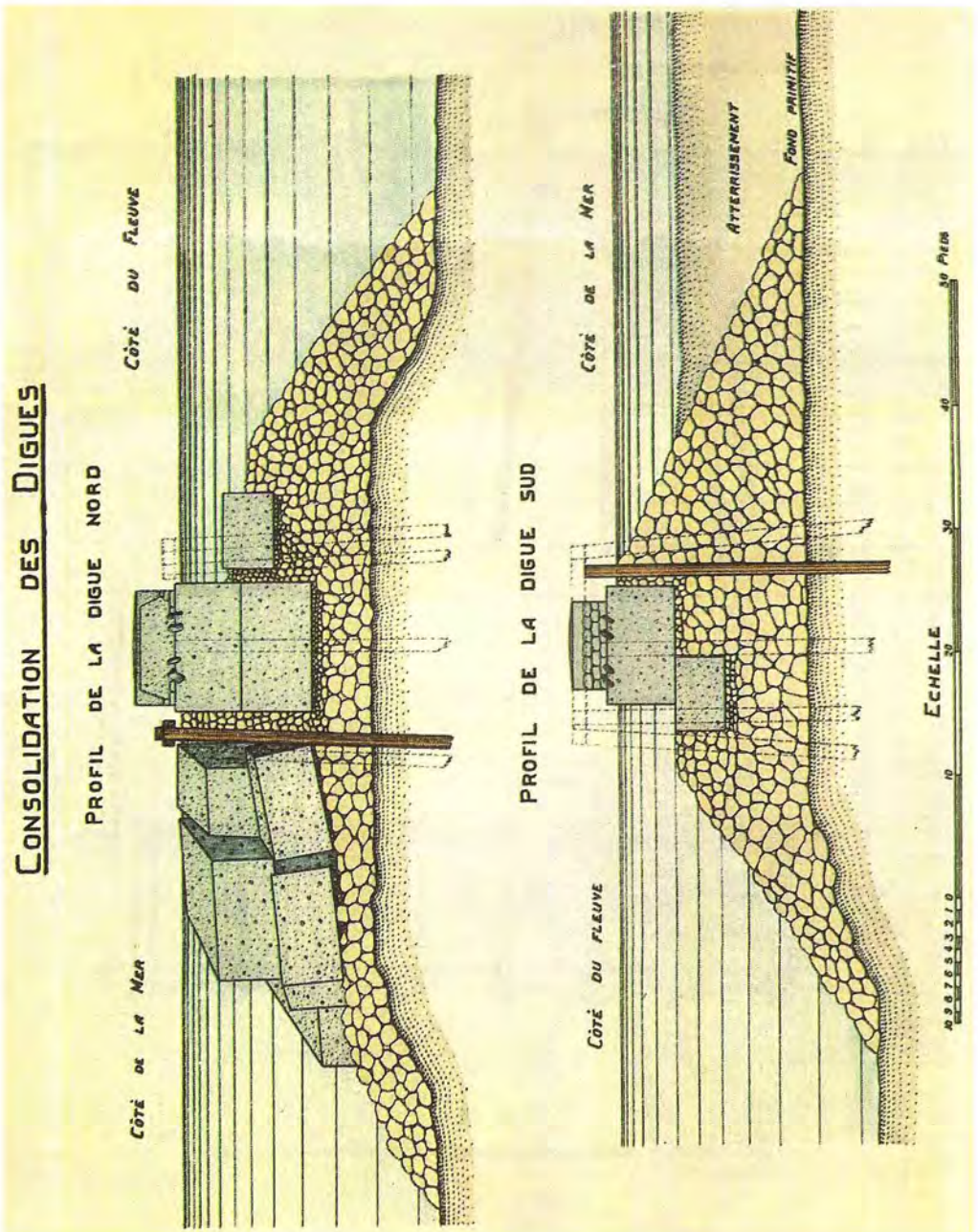
Planşa 24 – Situaţia jetelelor construite la bară până în anul 1861.

Se constată disiparea depunerilor de nisip pentru cele două jetele în afara şenalului navigabil la sud şi la nord, comparativ cu planşa anterioară.



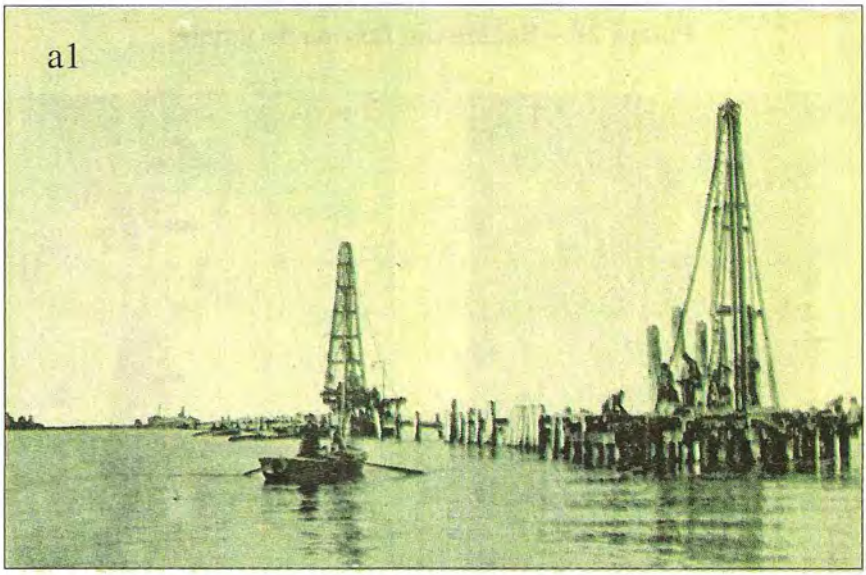
Planşa 25 – Tehnologia de construcţie a jetelelor

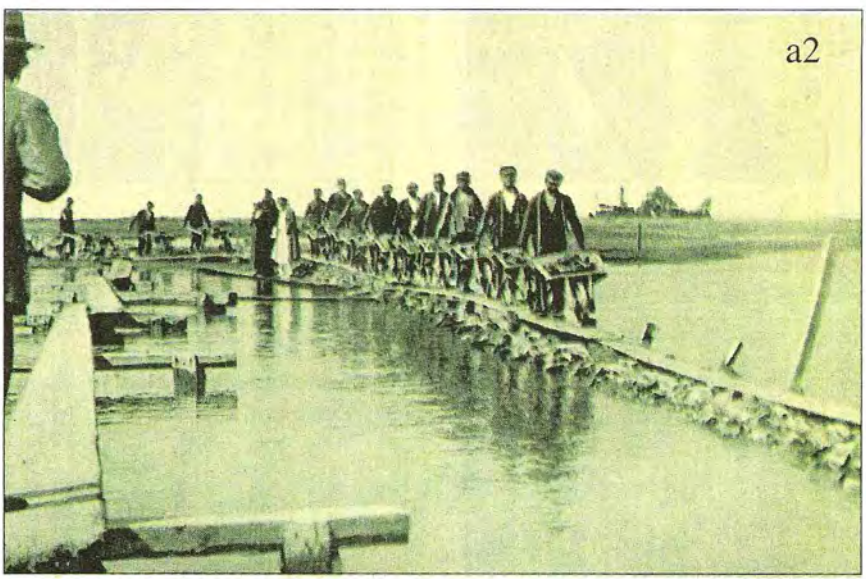
Secţiune şi plan prin jetelele de la Sulina. Pe podul din lemn se circula cu vagoneţi pe file de rulare din lemn; Podul din lemn realizat, a necesitat lemn pentru construcţii procurat din pădurile naturale din Delta Dunării şi de pe dealurile defrişate de la Tulcea până la Babadag.



Planşa 26 – Secţiune transversală prin jetele

Între paleile podului se montau blocuri de beton modulate; la exterior se montau blocuri tipizate contra eroziunii; coronamentul se realiza din beton turnat pe loc sau cu zidărie de piatră.



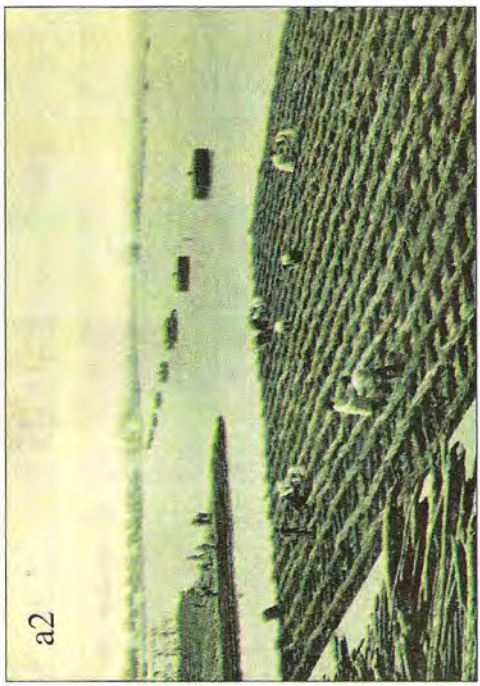


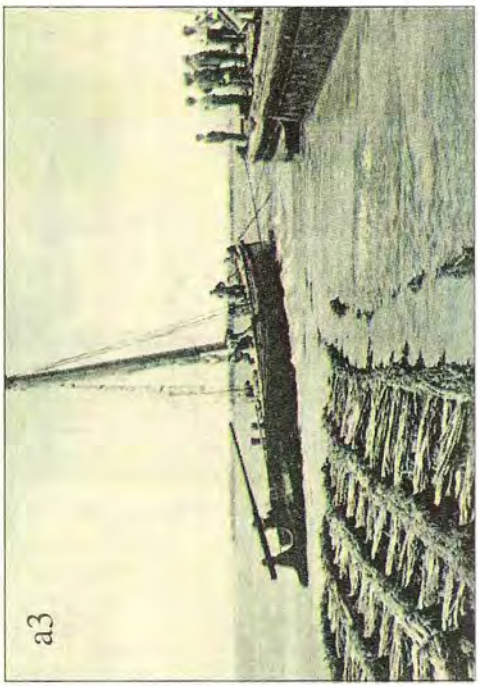
Planşa 27 – Tehnologia clasică de execuţie a digurilor şi cheiurilor

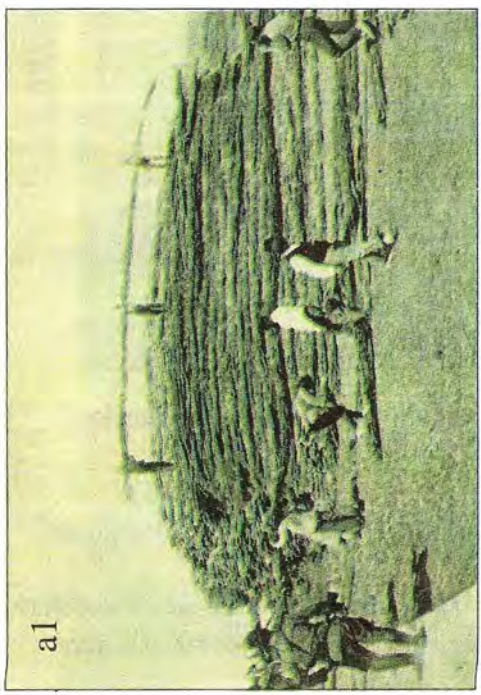
a1. Baterea piloţilor cu soneta cu aburi echipată cu berbec de 500 - 1000 kg;
a2. Muncitorii erau înhămaţi la roabă cu până la 80 kg piatră. Roaba confecţionată din lemn.

Procedeul a fost înlocuit în zilele noastre cu bene încărcate cu piatră la uscat transportate cu barje, descărcate în spatele frontului de chei cu macaralele de capacitate mai mare.

Planşa 28 – Saltele din fascine de nuiele.







a1 – Confecţionare fascine în pădure sau la punctul de lucru.

a2 – Confecţionarea saltelei din fascine lansate prin plutire şi legare cu sârmă.

a3 – Inundarea saltelei din fascine la locul de pozare, prin încărcare cu piatră.

No. I	Micul M	1868—1869	No. VI	Masurale	1888—1889
No. II	Ceatalul St. Gheorghe	1880—1882	No. VII	Marele M. jum. inferioară	1890—1898
No. III	Păpădia	1883—1884	No. VIII	Gorgova	1894—1897
No. VI	Argani superior	1885—1886	No. IX	Argani	1897—1898
No. V	id. inferior	1886—1887	No. X	Marele M. jum. superioară	1898—1902

Aceste tăieturi au scurtat fluviul cu 11 Mile marine + 5.125 Picioare engleze, adică 21,9 Kilometri.
Ele au suprimat 27 coituri.

Cantitatea totală dragată și scoasă în aceste tăieturi este de 25 Milioane de Metri cubi.

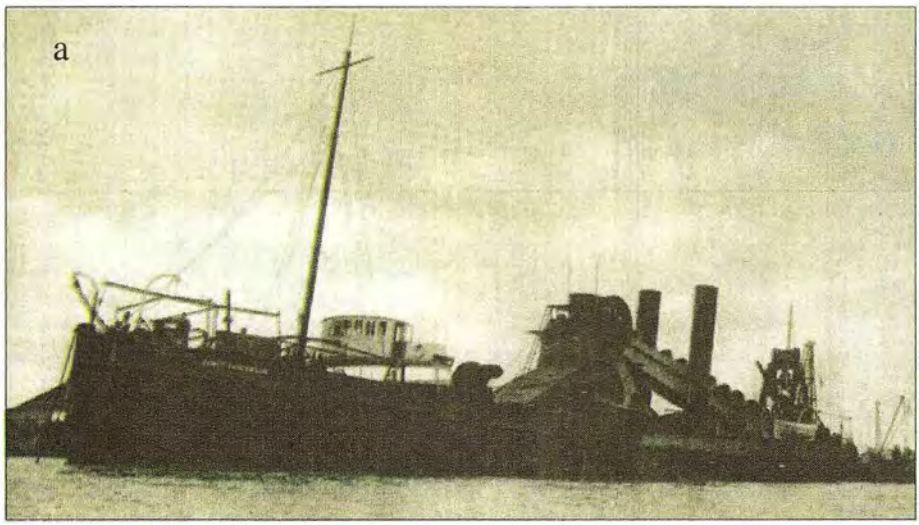
Adâncimea minimă în 1901 : 18 Picioare engleze = 5m,48
id. id. în 1880 : 12 id. id. = 3m,66
Adâncirea câștigată : 6 Picioare engleze = 1m,82

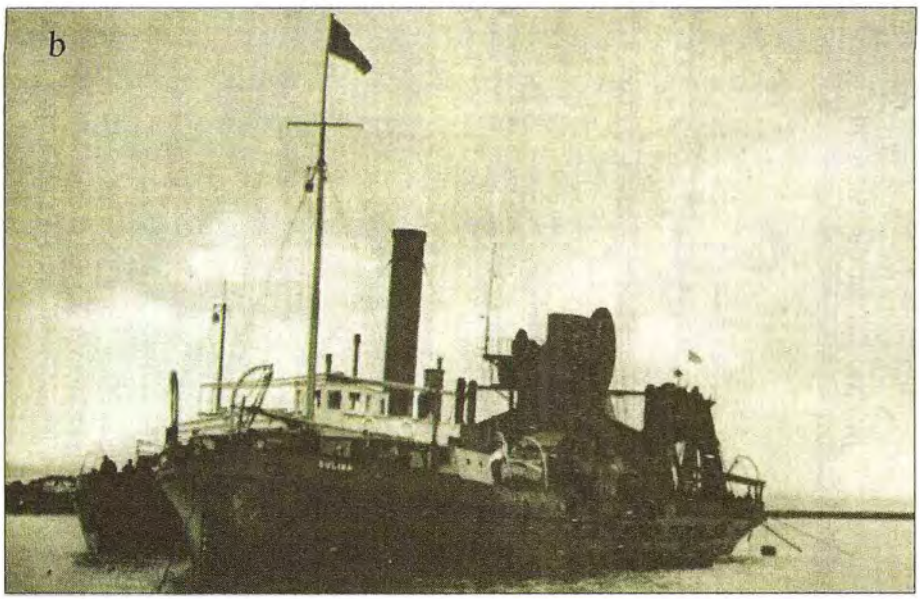
Planșa 29 – Canalul Maritim Sulina

Corectarea cursului natural al brațului Sulina a necesitat pe lângă dragajele mecanice de sporire a adâncimilor, construcții de regularizare cu piatră, închideri de canale și ostroave, pereeri și consolidări de taluze.

Toate aceste construcții s-au tasat în timp, astfel că ele au fost acoperite de alte lucrări noi de aceiași natură, realizate până în zilele noastre de constructorii români.

Planşa 30 – Nave tehnice – drăgi de diferite tipuri (I)





a - Draga Percy Sanderson de 1250 CP.

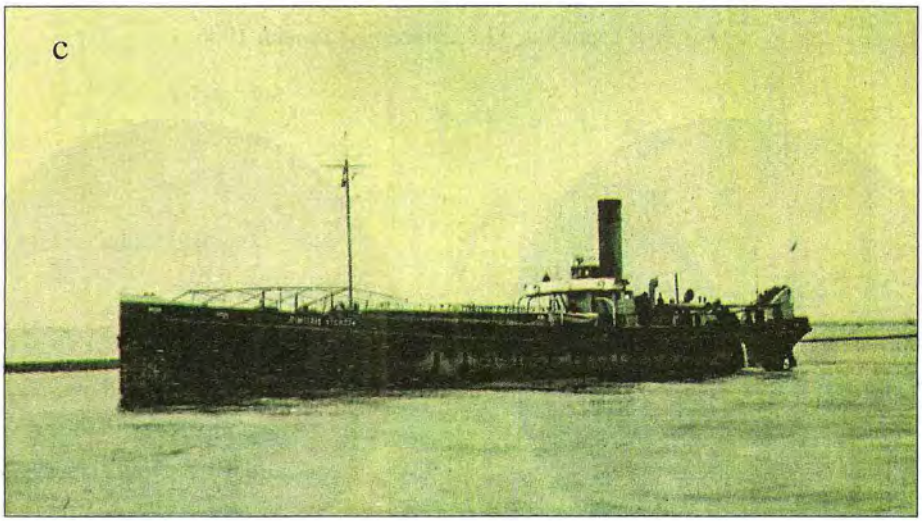
Construită în anul 1894, a avut gabaritul de 67,05 m lungime, 12,19 m lăţime, pescajul de 5,23 m. Tonajul brut al navei de 1168 t. Capacitate de 600 mc.

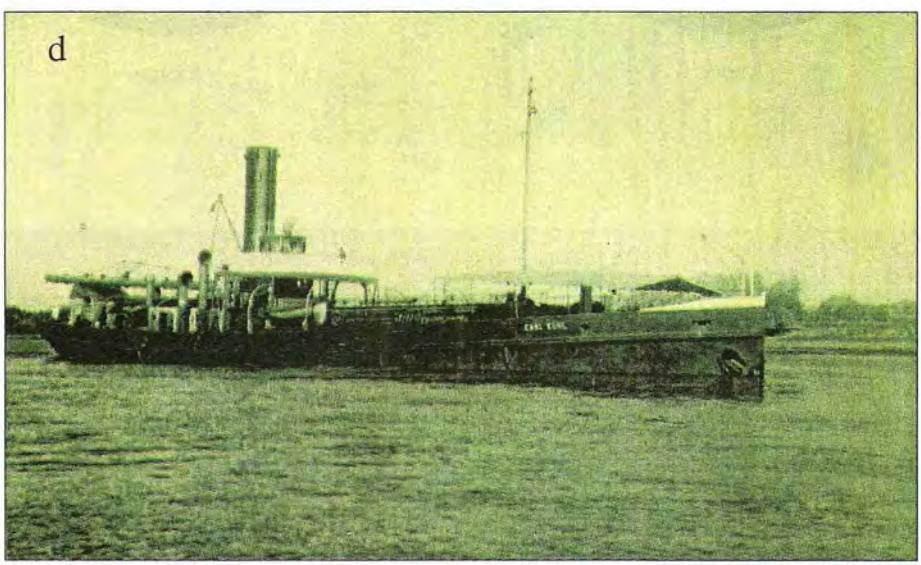
Percy Sanderson, un inginer mecanic englez venit la Sulina în anul 1887, a fost numit reprezentatul Marii Britanii în Comitetul Executiv al CED între anii 1887 - 1894.

b - Draga cu cupe Sulina de 950 CP.

Construită în anul 1923, draga a avut gabaritul de 67 m lungime, 12,80 m lăţime, pescajul de 5,33 m. Tonajul brut al navei de 1164 t. Capacitatea de 420 mc.

Planşa 31 – Nave tehnice – drăgi de diferite tipuri (II)





c - Draga absorbant refulantă Dimitrie Sturdza de 1200 CP

Construită în anul 1908, a avut gabaritul de 67,05 m lungime, 12,50 m lăţime şi pescajul de 5,60 m. Tonajul brut al navei de 1300 t. Capacitatea de 750 mc.

Dimitrie Sturdza a fost Prim Ministru al României

d - Draga absorbant refulantă Carl Kühl de 1000 CP

Construită în anul 1912, a avut gabaritul de 57 m lungime, 10,51 m lăţime şi pescajul de 4,50 m. Tonajul brut al navei de 749 t. Capacitatea de 420 mc.

Planşa 32 – Medalii emise de Comisia Europeană a Dunării.

a – Zeul Danubius – Medalie emisă în anul 1906.

Avers

Revers

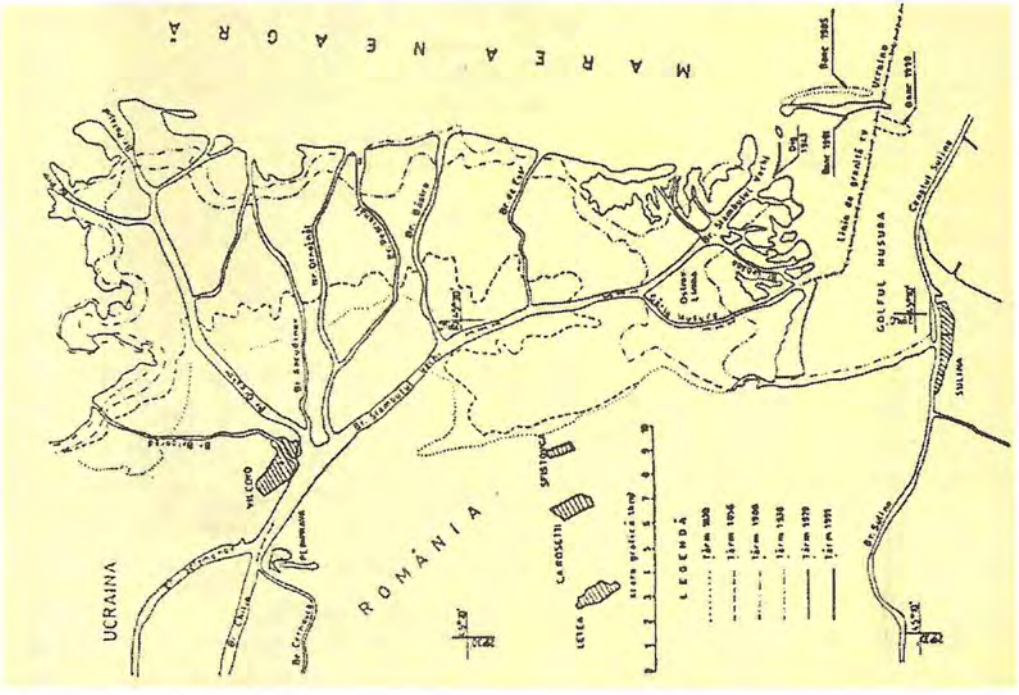
b – Zeiţa Junona – Medalie emisă în anul 1931.

Avers

Revers

Planşa 33 – Frontiera României cu Ucraina în anul 2002.

a – Traseul frontierei actuale pe Gârla Musura, pag. 25, Rev. M.N./44/2002.



b – Bancul de nisip format recent în zona Ucraina, vizibil la 3-4 km nord peste dig de la înălţimea Farului Nou – Sulina.

Planşa f.n. Strada a II-a din Sulina în anul 1890 – În fundal geamia şi Farul Mare

Capitolul IV

PORTUL SULINA ŞI COMISIA EUROPEANĂ A DUNĂRII

ORAŞUL SULINA.

Retrospectivă istorică

Delta Dunării reprezintă o formaţiune hidrogeologică relativ recentă şi ea este rezultatul depunerilor de aluviuni transportate de Dunăre, ca urmare a egalizării nivelurilor între Dunăre şi Marea Neagră, petrecută în ultimii 10.000 de ani, în neocen.

Fenomenul creşterii nivelurilor din Marea Neagră Veche şi apoi Nouă, aşa cum au fost eşalonate în timp de specialişti, a generat creşteri şi descreşteri ale nivelurilor, manifestate pe litoralul românesc prin efecte vizibile. Mai întâi o creştere de scurtă durată a nivelului din mare cu peste cinci metri care apare evident în terasele înalte de la Capul Midia, unde urme de nisip de mare amestecat cu scoici într-un strat destul de gros, lăsate în faleza înaltă a plajei sunt vizibile şi pentru nespecialişti.

După o retragere a nivelurilor pe o durată de timp mai mare în jurul a minus cinci metri, se poate considera că s-a instalat o stabilizate multi milenară, într-un grafic de timp al variaţiilor reduse de nivel, constatându-se o atenuare ondulată a valorii creşterilor, după fenomenul undelor de apă descrescătoare, care se atenuează în timp.

Informaţiile rezultate din documentele antichităţii sau din cercetările arheologice din ultimele două secole, nu sunt în măsură să precizeze data apariţiei oraşului Sulina sau a formării braţelor Dunării.

Mai aproape de realitate sunt cercetările hidrologice şi sedimentare întreprinse în urmă cu 30 de ani de geologul Nicolae Panin şi mai recent de biologul Glicherie Caraivan, care au analizat, pe baza izotopilor radioactivi vârsta sedimentelor depuse în Delta Dunării şi pe litoral, în jurul lagunelor formate de Lacurile Razelm şi Sinoe, sau mai la sud pe litoral în Lacurile Taşaul, Mamaia şi Agigea.

Creşterea nivelului mării în ultimele două-trei milenii a condus la modificări în configuraţia Deltei Dunării, eşalonate în timpuri istorice mai recente în graficul general de formare a deltei şi în special a braţului Sulina, grafic propus de N. Panin.

Plasarea în timp a formării braţului, începând cu primul mileniu al erei noastre, explică de ce oraşul Sulina a apărut în documente abia la începutul celui de al doilea mileniu al erei noastre.

Numele de Sulina, apărut sub forma de Selinas sau Solina în documentele bizantine din preioada împăratului Constantin Porfiroghenetul (913 - 959) sau la Ana Comnena (sec. XI), are rădăcina în cuvântul latin sare, *sal - salis* şi în egală măsură sensul de *salum*, largul mării - mare; mai puţin cel de salcie, *salix - salicis*, ori cel de salubritate, *saluber - salubris.*

Cu prilejul vizitei de la Sulina a Regelui Carol I şi a suitei Sale, făcută în ziua de 10 mai 1911, atunci când s-a pus în mod oficial temelia Catedralei primarul oraşului Sulina avocatul Sterie Ionescu, a prezentat pentru prima oară într-un raport, extras din documentele unor observaţii ale savanţilor care au trecut pe la Sulina, date istorice legate de perspectiva realizării unei monografii a oraşului.

Asupra unei monografii mai detaliate a oraşului Sulina nu vom insista.

În expunerea sa Primarul a rezumat că : *Împăratul Constantin Porfiroghenetul* în opera sa *Despre administraţia Imperiului*, vorbind despre cursele pe mare ale ruşilor spre Constantinopole, spune : *După ce ei au coborât cele şase cataracte ale Niprului, pot trece în Delta Dunării pe la Salinas.*

Câteva secole mai târziu, atunci când flota turcească a asediat Cetatea Chilia în secolul al XV - lea, o anume populaţie de origine bizantină se afla cantonată la *Saline*, adică la Sulina.

Între aceste date, vom prezenta mai jos menţiunile referitoare la Sulina din portulanele călătorilor veneţieni, din sec. al XIV - lea.

Studiul publicat de M. Alexandrescu - Dersca Bulgaru în anuarul Peuce editat la Tulcea, confirmă comerţul cu peşte sărat şi piei tăbăcite făcut pe Dunăre, în toată perioada Evului de mijloc şi apoi din timpul stăpânirii otomane.

Sarea devenise un monopol al autorităţii locale.

Faptul că în timpul stăpânirii otomane nu s-au semnalat regulamente de vamă, de taxe şi de comerţ speciale pentru portul de la Sulina, aşa cum au fost stabilite pentru Isaccea, Tulcea sau Karaharman (Vadu) de pe malul mării, poate să demonstreze că principalele căi de navigaţie ocoleau Sulina, abia formată geografic şi mai greu accesibilă navigatorilor din cauza lungimii traseului cu câteva mile, sau din cauza absenţei semnalizărilor adecvate la intrarea pe braţul navigabil.

TOPONIME MEDIEVALE LA GURILE DUNĂRII

Depre navigaţia medievală spre gurile Dunării

O serie de portulane medievale publicate în secolul al XIV - lea în atelierele cartografice de la Veneţia, printre care cele mai cunoscute sunt ale lui Marino Sanudo şi Pietro Vesconte din anii 1320 - 1321, ne-au reţinut atenţia în demersul nostru de a prezenta unele ipoteze cu privire la subiect.

Portulanele foarte cunoscute de literatura de specialitate din România, au fost probabil alcătuite pe baza mărturiilor şi măsurătorilor topo-hidrografice, făcute de călătorii străini, veniţi la gurile Dunării. În acest mod a fost cartografiat cu destulă migală ţărmul vest pontic.

Avansăm ipoteza că navigaţia de cabotaj din evul mediu s-a desfăşurat, altfel decât cea din zilele noastre, pe care o argumentăm.

- Delta Dunării şi ţărmul românesc al litoralului de la nord de Constanţa, a avut din antichitate şi până în perioada modernă o altă configuraţie;

- Gabaritul navelor antice şi medievale a fost în raport direct cu forţa motrice a navigaţiei cu pânze;

- Într-o statistică meteorologică întocmită în zilele noastre după măsurători multianuale specifice litoralului românesc, din totalul zilelor practicabile unui an calendaristic, doar în 120 de zile se putea naviga în condiţii de siguranţă, raportată la gabaritul navelor;

- O serie de cercetări hidrologice şi morfologice recente publicate în literatura de specialitate de geografi şi hidrogeologi cu autoritate în domeniu, prezintă eşalonat, pe durata a zece milenii, graficul general de formare a deltei, în ordine, braţul Sf. Gheorghe, braţul Chilia, braţul Sulina şi lacul Sinoe;

- Grindul Chituc şi grindul de la Mamaia sunt formaţiuni foarte recente, acumulate în ultimele două-trei secole;

- În lipsa braţului Sulina insuficient dezvoltat, accesul pe Dunăre spre Galaţi, se făcea prin lacul Halmiris, strămoşul lacului Razelm şi de aici, pe canale naturale se intra pe braţul Sf. Gheorghe la Murighiol;

În anul 1930, Institutul Geografic al Armatei cu colaborarea colonelului Marin Ionescu Dobrogeanu, a publicat un plan general al etapelor istorice ale formării deltei şi ale perisipurilor de pe litoral, în care grindul Chituc abia se delimita, iar perisipul de la Mamaia nu fusese închis complet.

La fel şi în harta etnografică a lui Ion Ionescu de la Brad din anul 1850.

Navele care făceau cabotaj în drumul lor spre Dunăre, imediat ce depăşeau Capul Constanţa şi Capul Midia, navigau până la grindul Dranov format în

acelaş timp cu braţul Sf. Gheorghe şi pe la nord de cetatea Histria în dreptul capului Dolojman, intrau în lacul Razelm.

Toponimele de pe coasta românească a Mării Negre

Pe portulanele veneţiene apare reprezentat ţărmul vest-pontic românesc, de la Mangalia până la braţul Chilia al Deltei împreună cu toponimele medievale de pe ţărm.

În legătură cu aceste toponime, o serie de publicaţii româneşti le-au tratat cu mare rigurozitate şi atenţie, ultima dintre ele fiind un tabel cu o reactualizare şi o centralizare a lor după mai multe hărţi dintre secolele XIV - XVII, publicat în *Albumul Vaticanului* de către prof. I. Dumitriu Snagov în anul 1992.

Avem convingerea că sunetul cuvântului toponim pentru fiecare localizare la care ne vom referi mai departe, a fost preluat de călătorul anonim în scrierea latină, deformat, aşa cum a crezut că l-a auzit din gura localnicilor.

Această deformare era normală, având în vedere limbile curent vorbite în Dobrogea, greacă sau slavo - getică, notate de călătorul anonim. Aşa cum le-a auzit, aşa le-a transmis la Veneţia cartografului. În anii 1320 - 1321 nu apăruse în Dobrogea limba turcă.

Pangallia (portul şi oraşul Mangalia)

Localizarea este atestată de majoritatea documentelor ulterioare referitoare la toponim. Cuvântul transmis deformat de cronicar, are rădăcina grecească Pan, Panaghia, probabil după numele dat Fecioarei Maria sau chiar icoanei cu chipul Fecioarei, la care creştinii greci şi slavi se închinau;

Costanza

Este prima menţiune cartografică a numelui de azi al oraşului Constanţa.

Radu Vulpe, marele arheolog dobrogean expune, într-o cronică a sa, evoluţia probabil paralelă a două localităţi foarte apropiate, aflate pe teritoriul mic al peninsulei oraşului Constanţa. Localitatea ***Tomis*** - vechea cetate grecească şi localitatea ***Constantia*** *ori* ***Constantiana***, cetatea romanilor instalaţi în Scythia Minor un kilometru mai la nord, situată tot în ansamblul peninsulei.

Denumirile au funcţionat paralel în timp (spunem noi), din cauza deosebirilor de limbă şi de obiceiuri, dintre fosta autoritate grecească a cetăţii antice menţinută şi de nou instalata ocupaţie romană a provinciei.

Cetatea grecească Tomis a ocupat sudul peninsulei oraşului, acolo unde sunt atestate cele mai vechi urme greceşti, iar cetatea Constantia a ocupat un cartier al centrului oraşului actual, în punctul de azi de la Poarta 3 al portului Constanţa de la serpentină.

Acolo unde la începutul secolului al XX - lea, se aflau mari construcţii

antice, în special un zid de sprijin masiv de susţinere a drumului spre Mangalia. Construcţiile antice de la poarta 3 au fost demolate până în anul 1911.

Este motivul pentru care cele două denumiri s-au păstrat succesiv în mai multe portulane medievale. Costanza - Constanţa rămasă definitiv în istorie şi în mod accidental denumirea de Tomis. Această denumire este consemnată pe un portulan tipărit în sec. al XVII - lea.

Zanauarda.

Toponimul derivă din limba slavă folosit şi în Moldova medievală cu termenul de Zancă, pentru intăritură, fortăreaţă sau cetate.

Perisipul pe care este construită azi Staţiunea Mamaia a fost ultimul care s-a închis conform ipotezei lansate mai sus, după anul 1850, aşa cum apare şi în harta din anul 1930.

Localizarea toponimului în alte publicaţii contemporane, la gura râului Casimcea adică la coada lacului Taşaul, nu repectă succesiunea în ordinea drumului aşezărilor păstrată de cartografii veneţieni, pe toate portulanele ulterioare.

Presupunem că localitatea Zanuarda de pe portulan, prima localizare la nord de Constanţa, este o fostă cetate romano - bizantină, situată pe malul lacului la vest de Insula lui Ovidiu din lacul Mamaia (Siutghiol), în acele vremuri golf la Marea Neagră.

Cercetările recente ale arheologilor constănţeni Gh. Papuc şi M. Bucovală au evidenţiat vestigii romane şi romano - bizantine pe locul fostei cetăţi, la un loc cu urme de locuire medievală. Închiderea lacului Mamaia atât de târzie, a făcut cetatea accesibilă de pe mare până în evul mediu mijlociu.

Grossida; Grossea.

Cuvintele Grossea şi Grossida, fac parte din limba latină moştenită în Dobrogea, putând avea şi influenţe slave, cu referire la dimensiunile zidurilor de apărare ale unei cetăţi antice sau medievale.

Scurgerea din exces a apelor din lagunele în curs de formare de la nord, a avut ca efect închiderea accesului la schela de la cetatea Caraharman (Vadu) şi a favorizat apariţia a două canale până la mijlocul secolului al XIX - lea denumite gura Bogazului sau Buazului.

Cetatea de la Vadu s-a aflat în funcţiune pe ruinele antice romane şi în anul 1850, atunci când cerealele colectate erau treierate pe *arman (Harman, tc.)*, încărcate şi exportate de la schela cetăţii.

Pe cele două canale paralele şi puţin adânci, navele aveau posibilitatea de a ieşi la mare de la Cetatea Vadu, pe talvegul unei scurgeri eficiente la prea plin, pe plaja în curs de colmatare şi paralelă cu marea.

Denumirea Bogaz = gură de vărsare, apărută câteva secole mai târziu derivă din numele turcesc, a unui loc prin care apele se puteau vărsa direct în mare sau în Dunăre.

O folosim pentru a delimita geografic cele două canale, ale căror denumiri anterioare nu le cunoaştem.

O hartă mai puţin cunoscută a Principatelor Române şi a Dobrogei, anterioară anului 1774, publicată la Paris de Contele Antoine de Demidoff în anul 1853, foarte precisă în detalii, vine să confirme ipotezele noastre anterioare până la sfârşitul secolului al XVIII - lea cu următoarele argumente:

- Lacul Razelm era deschis navigaţiei directe din Marea Neagră;
- Grindul Chituc nu era format;
- Lacul Siutghiol şi Taşaul nu erau închise cu perisipul Mamaiei, respectiv de la Midia;
- Satele Gargalâc (Corbu) şi Caraharman se aflau deschise la mare;

Presupunem că cele două aşezări apropiate Grossida şi Grossea, sunt satele Corbu şi Vadu din zilele noastre.

Straiuqui.

Este fără îndoială cetatea Histria. Faţă de poziţia de pe portulan poate să fie şi ruinele numite în zilele noastre Bisericuţa.

Denumirea localizării de pe portulan ne convinge că în acest caz cronicarul a transmis cartografului anagrama toponimului Histria.

Banbola.

Pe majoritatea portulanelor denumirea este atribuită unei insule, care este chiar Insula Popina.

Cuvântul toponim derivă din grecescul Bambous = bambus.

Bambusul este o plantă tropicală greu adaptabilă climei temperate.

Condiţiile climaterice mai blânde din oraşul Sulina, ne-au permis să constatăm în anul 2002, că bambusul creşte şi se dezvoltă mai puţin de înalt decât în pădurile tropicale, în oraşul Sulina. Probabil şi în alte locuri din delta Dunării din antichitate inclusiv ca o curiozitate în insula, Popina.

Urmele arheologice inclusiv cele romane identificate pe insulă, o plasează pe traseul navigatorilor spre Dunăre.

Sti. Georgy (Sviati Georgy, rus.)

Aşezarea din zilele noastre de la Sf. Gheorghe.

Poziţia ei la capătul braţului omonim al Dunării, confirmă graficul de formare al deltei propus de hidrologi până la sfârşitul primului mileniu al erei noastre.

Alegerea toponimului pentru aşezarea medievală, demonstrează că numele

Sf. Gheorghe a fost bine împământenit în Dobrogea, datorită legendei creştine a militarului roman decapitat în Cappadochia.

Apreciem că locuitorii turci ai zonei au gândit corect în momentul schimbării toponimului din Sf. Gheorghe în Cadârlez. Au cunoscut rolul atribuit Sfântului Gheorghe primăvara, de ocrotitor al renaşterii vegetaţiei şi animalelor, schimbând denumirea cu o noţiune similară din etnografia turcească.

Este vorba de sărbătoarea turcească Hîdîrlez, care are în tradiţia musulmană acelaşi rol ca sărbătoarea Sf. Gheorghe. Sărbătoarea s-a aflat şi se află în tradiţia populară dobrogeană, atât la creştini cât şi la musulmani.

Denumirea de Cadârlez a purtat-o oraşul Sf. Gheorghe - deltă, până în anul 1909.

Lodonauia, Lo donauisi.

Aşezarea din zilele noastre de la Murighiol.

Aşezarea este plasată în punctul în care navigarorii intrau pe Dunăre.

Aspera.

Probabil comuna din deltă Caraorman.

Cuvântul toponim provine din latinescul Asper, cu sensul de întunecos, ţepos, al pădurii Caraorman, izolată în marea deltă a Dunării.

O pădure de stejar impozantă într-un loc înconjurat de ape, atrăgea şi abătea din drumul lor corăbiile medievale, care aveau nevoie de lemn pentru construcţii sau reparaţii de nave.

O serie de scurgeri naturale formate de lacurile Gorgova, Obretin şi Uzlina, la începutul sec. al XIX - lea navigabile, deviau traseul navelor spre pădurea de stejari de la Caraorman.

De aici, prin gârla Împuţita, se putea ajunge la Sulina.

Aceste trasee desenate în culori distincte de un cartograf anonim venetian din anul 1450, arată că traseul navelor prin deltă se desfăşura dinspre lacul Razelm.

Sollina.

Oraşul Sulina. Toponimul vine de la sarea folosită la conservarea peştelui.

În harta etnografică a lui Ion Ionescu de la Brad sunt menţionate pentru oraşul Sulina, două toponime: Eskifanal (Farul vechi) pe malul stâng şi Enifanal (Farul nou) pe malul drept.

La mijlocul sec. al XVIII - lea circulaţia navelor prin lacul Razelm a fost abandonată din cauza depunerilor intense de aluviuni pe canalele deltei.

Tot atunci a început navigaţia pe braţul Sulina, aproape definitiv format.

Licosstomo.

Cetatea Chilia.

Licosstomo Salline.

Probabil orașul Vâlcov din aval de Chilia.

Referirea la marfa vândută prin acest punct, sarea, vine să confirme faptul că materia primă se prelucra undeva în lacurile salmastre din apropiere, din sudul Basarabiei.

Fidonissi.

Insula Șerpilor.

Numele grecesc al șarpelui ca animal.

Flume d'Vicina ul de Danubio.

Cu sensul de traseu urmat de nave, *Pe fluviul Dunărea mai departe spre Vicina, t.n.*

In majoritatea portulanelor ulterioare lui Sanudo, Vesconte, sau al lui Abraham Ortelius din 1560, toate aceste toponime s-au păstrat.

Cele patru veacuri de stăpânire otomană a Dobrogei, au lăsat urme și în acest domeniu, pierzându-se probabil definitiv mărturiile referitoare la navigația pe aceste țărmuri și amplasamentul localităților medievale.

Faptele semnalate ne obligă la presupuneri.

PORTO FRANCO LA SULINA

Noțiunea de Porto Franco a apărut începând cu sec. XIV - XV în portul Trieste din provincia Ragussa de la Marea Adriatică, atunci când dezvoltarea comerțului și a navigației în partea continentală a zonei a intrat în concurență cu portul Veneția, mai cunoscut de navigatori, dar limitat de legăturile cu hinterlandul interior.

Orașul Trieste a introdus unele facilități fiscale asupra comerțului derulat prin portul său, care, în special s-au referit la reducerea taxelor vamale și la posibilitățile de cumpărare ori de închiriere a terenurilor la uscat, pe care unii comercianți aveau dreptul de a construi magazii. Măsura a fost necesară pentru a diminua contrabanda cu mărfuri importate, care a creeat mari probleme polițienești în toată provincia.

Soluția de Porto Franco a fost favorabilă comerțului local și un bun exemplu pentru alte porturi în aceeași situație geografică, încât a fost menținută până în zilele noastre. Dar numai în Europa de Est, Gdansc, Trieste, Sulina ș.a.

Orașul Trieste prin poziția lui avea posibilitatea de a controla întreg traficul de mărfuri pe teritoriul din exteriorul portului, închis prin lanțuri muntoase ușor de supravegheat.

Mai târziu, la sfârșitul secolului al XVIII - lea orașul Trieste, intrat sub

influienţă austriacă, ajunsese la o importanţă majoră în navigaţia mediteraneeană, graţie facilităţilor cu care Casa de Austria în relaţiile beligerante cu Italia, a sprijinit până atunci şi după aceea administraţia construcţiilor portuare ale oraşului.

Instituţiile dintr-un Porto Franco s-au bucurat după aceea de protecţia asigurată în tranzitul mărfurilor industriale şi agricole prin port, de eliminarea formalităţilor autorităţii portului, de eliminarea taxelor aplicate asupra manipulării mărfurilor importate şi a prelucrării materiilor prime pe teritoriul portuar.

Problema Portului Franco de la Trieste devenise în secolul al XVIII - lea un exemplu pentru majoritatea porturilor din Marea Mediterană şi un subiect de tratative post belice, multe asociaţii de comercianţi dorind s-o aplice în dauna impozitelor şi a intereselor oraşelor porturi.

Exemplul unui Porto Franco nu este de aplicat deoarece vine în contradicţie cu sistemul guvernamental al unei naţiuni, care doreşte să-şi păstreze independenţa economică. În totdeauna acolo unde a fost aplicat, sistemul Porto Franco a intrat în contradicţie mai întâi cu autoritatea locală a oraşului port privat de impozite şi apoi cu autoritatea politică suverană a statului.

Sistemul Porto Franco generează stat în stat deoarece principiul de la care porneşte, se abate de la regula unanim aplicabilă a controlului statului pe teritoriul căruia este folosit. Sistemul este generator de corupţie.

La 29 iunie 1861, cu ocazia Conferinţei de la Viena asupra reglementărilor navigaţiei pe Dunăre, delegatul Franţei a făcut o propunere adresată guvernului Turciei, cu privire la perspectiva Portului Sulina, de a deveni Porto Franco după principiile şi regulamentele vamale aplicate de Austria şi mai târziu Italia la Trieste. Conferinţa a dorit să experimenteze sistemul pe teritoriul altui stat, cel al Imperiului Otoman aflat atunci în dificultate.

Aplicarea lui a fost posibilă la Sulina datorită evenimentelor politice din zona Dunării, în care Imperiul avea probleme în zona Principatelor Autonome ale României, iar administraţia românească nu era investită să controleze şi să stopeze contrabanda, lipsa de taxe şi impozite cerute de sistem şi toate împreună, cu ingerinţe în anul 1861, în lipsa de suveranitate a Principatelor Române.

Întrucât problema revigorării economice şi sociale a braţului Sulina a căzut în sarcina otomană, împreună cu toate problemele administrative, juridice, vamale, fiscale, etc, guvernul otoman a preluat propunerea, a analizat-o şi în final a dispus una dintre măsurile cele mai radicale şi mai avantajoase numai pentru oraşul Sulina.

Ca urmare la 29 aprilie 1870, guvernul otoman a acceptat să declare portul Sulina Porto Franco. Nu cunoaştem alt loc în întreg imperiu otoman, în care

s-a mai aplicat o asemenea măsură fiscală.

Statutul de Porto Franco la Sulina a fost ulterior preluat formal şi acceptat fără condiţii de către guvernul României după 1878.

Principiile Porto Franco aplicate la Sulina

În statutul juridic al Portului Sulina stabilit în 1870, au fost preluate din experienţa secolului al XIX - lea a oraşului Tireste din Italia principiile referitoare la populaţie şi la activitatea economică a oraşului.

Cu privire la populaţia oraşului au fost acceptate principiile *iredentismului* (doar acceptate dar greu de controlat), nume dat de o mişcare politică apărută în Italia la sfârşitul secolului al XVIII - lea. În acest caz populaţia amestecată italiană şi slovenă din zona Trieste - Gorița (Veneţia Iuliană), a dorit autonomia faţă de politica ocupantului temporar, adică a statului Imperiului Austriac.

Amalgamul de populaţii aflate la Sulina în a doua jumătate a sec. al XIX - lea, fără revendicări politice de nici o culoare, nu s-a dovedit interesată de facilităţile sistemului.

Autoritatea instalată de CED a ales calea cea mai facilă. Comisia urmărea cu totul alte interese, iar administraţia otomană nu era pregătită să urmărească obţinerea de venituri, dintr-o activitate de export de cereale spre capitala imperiului de la Constantinopole, la care era parţial beneficiară.

România a preluat Dobrogea în anul 1878 de la Imperiul Otoman fără să fie pregătită cu o administraţie, capabilă să coordoneze cel puţin evidenţele populaţiei într-un loc izolat. Apoi absenţa elementului românesc în mijlocul populaţiei eterogene a favorizat, cel puţin pentru câţiva ani, noţiunea de stat în stat. România a putut să administreze Sulina abia după treizeci de ani, timp în care prin regulamentele stabilite CED, organele locale ale Comisiei au fost substitutul statului român. Nici nu se punea problema urmăririi unor activităţi greu controlabile de venituri, rezultate din prinderea peştelui, singura meserie a locuitorilor deltei.

Navigaţia şi exploatarea navelor erau monopolul unor societăţi private, care nu se aflau pe teritoriul deltei.

Îmbucurător, pentru ordinea instaurată după Războiul Crimeei a fost faptul că, Comisia Europeană a Dunării, era o societate comercială corect administrată, într-o zonă în care statul independent România nu avea reprezentanţi importanţi în administraţie.

Până la începutul secolului al XX - lea, România a acceptat situaţia de fapt şi s-a manifestat ca autoritate doar în ocupaţia militară a zonei.

La fel şi la Sulina, la mijlocul secolului al XIX - lea, populaţia oraşului era formată de mai multe etnii, majoritar greceşti (Ioaniţi, Candioţi, Maltezi), la care s-au

adăugat populaţii venite în oraş odată cu construcţiile organizate de CED.

A fost adoptat doar principiul *franchizei* care acorda independenţa, libertatea şi imunitatea persoanelor care locuiau în oraş.

Cu privire la activităţile economice desfăşurate în oraş, pe baza aceluiaşi principiu, au fost acordate scutirile de taxe în general şi vamale în special, împreună cu gratuitatea serviciilor publice.

De fapt totul era posibil pe un teritoriu izolat aşa cum a fost la Sulina. Pe un teritoriu nelimitat practic în acea vreme, populaţia era foarte rară, iar în oraşul Sulina şi în zonele adiacente canalului Sulina, contrabanda se făcea în limita intereselor celor care o practicau. Cine avea interesul de a cumpăra alcool, tutun şi alte produse importate, supuse monopolului de stat în alte zone europene, aici în lungul canalului Sulina? Erau cantităţi mici şi nesemnificative. Navele care aduceau produse de import ajungeau la Tulcea sau la Galaţi, porturi în care controlul vamal era organizat.

Regulile aplicate în anul 1870 s-au referit la :

- Sublima Poartă era rugată să desemneze pe teritoriul său riveran Dunării, unele puncte în care să se poată aplica şi perpetua principiile Portului Franco, după modelul celui de la Trieste

- Mărfurile, care intrau sau ieşeau de pe Dunăre sau din alte puncte stabilite, debarcate sau în tranzitul local, să nu fie supuse unui impozit vamal. Pe o durată limitată. La fel toate mărfurile destinate consumului şi prelucrării locale. Între aceste mărfuri exceptate totuşi nu au fost încadrate mărfurile prohibite, alcoolul şi tutunul.

- După expirarea duratei de şedere a navelor sau în momentul când mărfurile erau dirijate spre interior în porturile Principatelor, sau pe Dunăre, spre interiorul Europei, înainte de ieşirea din portul Sulina mărfurile trebuiau vămuite.

- Asupra acestor mărfuri Sublima Poartă trebuia să accepte o singură taxă, cea de trecere pe şenal, deoarece la acea vreme, mărfurile exportate erau reîncărcate la Sulina şi reexportate (prelucrate loco şi netaxate) cu alte nave de capacităţi mai mari.

- Pentru limitarea contrabandei în oraşul Sulina Portul Franco ar fi trebuit să fie delimitat la o suprafaţă împrejmuită pe malul stâng al Dunării, în amonte de oraş. Delimitarea urma să se facă imediat după anul 1870, dar condiţiile locale ale oraşului, lipsa lui de legături prin drumuri directe cu teritoriul ţării, izolarea sa, au fost suficient de asiguratorii pentru autoritate ca să se lase zona de Porto Franco la Sulina, pe toată întinderea localităţii.

Pe undeva se venea în sprijinul populaţiei sărace a oraşului care nu avea alte surse de venit, în afara unor mici speculaţii acceptate de organele poliţieneşti.

- Sublima Poartă era rugată să permită unor comercianţi, construirea, pe un teritoriu pus la dispoziţie fără taxe, de magazii şi alte instalaţii de transbordare.

- Pentru rezolvarea litigiilor, care puteau să apară inerent în aceste condiţii şi pentru limitarea contrabandei, s-a constituit un tribunal mixt, la început sub administraţia otomană, apoi după 1878, a trecut dub administraţia românească în colaborare cu cea a CED.

Statutul de Porto Franco la Sulina în limitele precizate în 1870, s-a menţinut cu acordul României până la terminarea primului război mondial în anul 1918, pentru ca, după acestă dată, să apară unele probleme legate în special de contrabandă.

România a avut în vedere unele măsuri de oprire a fenomenului pe care le-a tratat în convorbiri bilaterale cu CED.

Contrabanda s-a manifestat pe traseul Dunării maritime dintre Sulina şi Galaţi, afectând în special partea de sud a Basarabiei realipită la România în martie 1918, afectând porturile fluviale Ismail şi Reni.

Atunci, după primul război mondial, pe latura dobrogeană a Dunării, administraţia românească avea deja experienţa a 40 - 50 de ani de poliţie şi supraveghere vamală românească.

Au fost necesari peste zece ani de tratative bilaterale, până când CED a înţeles, că fenomenul, nu putea să fie stăpânit doar de România, atâta vreme cât contrabanda se derula uneori chiar cu navele aflate sub pavilionul CED şi de persoane care sub statutul imunităţii acordat de CED, încurajau şi profitau de traficul ilicit de mărfuri prohibite în România, alcoolul şi tutunul.

În anul 1929, delegatul României pe lângă CED. C. Conţescu, a depus la guvern o ordonanţă de limitarea a facilităţilor fiscale şi de punere sub control vamal şi a navelor CED.

După această dată, statutul de Porto Franco acordat oraşului Sulina a fost întrerupt, fără a se limita statutul juridic de Porto Franco al portului Sulina. Atunci şi populaţia oraşului indiferent de statutul ei juridic a trecut integral sub incidenţa legilor româneşti, dispărând privilegiile enunţate din anul 1870.

La încheierea Acordului de la Sinaia din anul 1938, când toate atribuţiunile CED au trecut sub administrarea României, statutul de Porto Franco acordat oraşului Sulina, a fost abandonat.

ADMINISTRAŢIA ORAŞULUI PORT SULINA

Până la semnarea Tratatului de la Berlin din anul 1878, administrarea portului de la Sulina fusese încredinţată Căpitanului Portului Sulina, numit de guver-

nul otoman, care a condus între 1857 - 1878 portul , inclusiv activitatea legată de navigaţie, de oraş şi de cetăţenii din oraş, pe baza regimului *Capitulaţiilor* (favoruri consemnate prin convenţii internaţionale, aplicate cetăţenilor de diferite naţionalităţi din oraş şi tuturor activităţilor portuare).

În anul 1879, atunci când România a preluat efectiv controlul asupra întregii Dobroge inclusiv Delta Dunării şi asupra teritoriului oraşului Porto Franco Sulina, situaţia s-a modificat. Căpitanul Portului nu a mai fost un agent al administraţiei teritoriale turceşti, ci a devenit la cererea României funcţionar al CED, cu atribuţiuni care priveau doar activitatea CED.

Guvernul României a fost de acord să numească la Sulina în paralel cu Căpităria portului, un ofiţer permanent cu atribuţiuni asemănătoare denumit Comisar Maritim, cu obligaţii în plus de a supraveghea îndeplinirea misiunilor care priveau interesele româneşti.

La 2 iulie 1882, Guvernul Român a înfiinţat Comisariatul Maritim al Portului Sulina, ale cărui atribuţiuni şi statut legate de drepturile civile ale cetăţenilor, nu trebuiau să vină în contadicţie cu cele ale Căpitanului de Port.

Legea pentru organizarea Dobrogei.

Una dintre obligaţiile primului prefect al judeţului Constanţa, Remus Opreanu (1844 - 1908), a fost şi redactarea primei legi de organizare a Dobrogei.

Legea întocmită personal de Remus Opreanu şi expusă în Parlament, a fost promulgată la 7 martie 1880 şi a prevăzut în principalele capitole măsuri cu privire la drepturile cetăţenilor din cele două judeţe dobrogene Tulcea şi Constanţa împreună cu insula Şerpilor, care în baza Tratatului de la Berlin au revenit în mod normal României.

Dar spre insatisfacţia locuitorilor din Dobrogea, a devenit şi o lege restrictivă cu privire la drepturile civile şi cetăţeneşti.

Vreme de 30 de ani, până în 1908, locuitorii ţinutului dintre Dunăre şi mare nu au avut drepturi civile cetăţeneşti, de a se întruni în asociaţii sau în partide politice, de a alege sau de a fi aleşi în Parlamentul României.

Probabil a existat o înţelegere mutuală secretă a statelor semnatare ale Tratatului de la Berlin din 1878, pe care nu o cunoaştem; poate nu a fost făcută public şi la care nu are azi nimeni acces.

Mai degrabă credem că a fost o interpretare politico - militară neoficială, a posibilităţii atacării militare a Dobrogei sau de contestare ulterioară a drepturilor României în faţa instanţelor internaţionale.

Chiar Regele Carol I nu a avut prilejul politic de a intra împreună cu armata pe teritorul Dobrogei, spre a o ocupa oficial de la Imperiul Otoman. Faptul a

generat și generează în zilele noastre în istoriografia românească, discuții legate de data anexării Dobrogei. O zi calendaristică la care întreaga populație din România să serbeze realipirea Dobrogei și să se cânte Hora Unirii la fel ca în cazul celorlalte provincii.

Legea a prevăzut (sumar, n.n.):

Art. 3. Toți cetățenii supuși otomani din Dobrogea deveneau cetățeni români, începând cu 11 aprilie 1877.

Art. 7. Instituțiile din Dobrogea sunt aceleași cu cele din România.

Art. 9. Toți cetățenii români din Dobrogea sunt protejați ei și averile lor.

Art. 10. Pedepsele aplicate cetățenilor români sunt aceleași în toată România.

Art. 15. Libertatea cultelor este garantată se stat.

Art. 42. Consiliile județene Constanța și Tulcea se vor prezenta cu rapoarte anuale direct Domnului.

Art. 46. Sulina este declarată comună urbană.

Art. 47. Primarul comunei urbane este numit de ministrul de interne.

Art. 67. Timp de zece ani în Dobrogea nu se vor face recrutări pentru armată. În această perioadă, cetățenii vor forma trupe militare de călărași sau dorobanți, destinate pentru menținerea ordinei în interiorul provinciei.

Art. 68. Locuitorii țărmurași de la Dunăre și de la Marea Neagră vor forma o unitate în serviciul flotei. Inclusiv cetățenii musulmani deveniți cetățeni români, care vor păstra fesul.

Art. 71. Jurământul de credință se impune cetățenilor conform religiei sale.

Abia după 30 de ani, în anul 1908, dobrogenii au căpătat drepturi politice și au avut ocazia de a se alătura vieții politice românești, de a alege reprezentanți în Parlamentul României, deputați și senatori, inclusiv dintre locuitorii dobrogeni.

Cu ocazia Legii de organizare administrativă a teritoriului Dobrogei, s-a înființat Primăria orașului Sulina ca diviziune specifică, cu atribuțiuni în administrarea Județului Tulcea.

La început primarii au fost numiți de ministrul de interne pentru ca abia la începutul secolului XX, să se organizeze alegeri la Sulina.

Satele din deltă

În anul 1900, delegația județului Tulcea s-a prezentat Regelui conf. art. 42, formată printre alții și de reprezentantul Sulinei, Martin Rathi și au cerut respectarea drepturilor Constituționale ale României în Dobrogea, fără ca să se obțină libertatea drepturilor civile cetățenești.

În acele vremuri o importantă personalitate a jud. Tulcea a fost prefectul Petru Th. Sfetescu.

Într-o zonă a României, în care autoritatea statului nu ajungea suficient de rapid, acest prefect a parcurs cu lotca şi cu căruţa toate localităţile deltei, ascultând problemele locuitorilor. Marea lor majoritate nici nu vorbeau limba română. Principala sa preocupare a fost şcoala primară.

Într-un sat aflat la marginea ţării, la Caraorman, în anul 1881 funcţiona totuşi o şcoală românească cu 5 clase cu 2 institutori şi cu 150 de elevi înscrişi, dintre care frecventau regulat 130 de elevi.

Oare câte sate din România aveau la acea vreme această frecvenţă ?

La Cardon, prefectul a întâlnit un ţăran grec de 86 de ani pe nume Gherasim Moriatis zis Liboco. Acesta, ţinea de 21 de ani un han la care delegaţia oficială a tras şi a fost omenită după datinile locului.

Fata hangiului, se măritase cu un fost inginer al CED de origine franceză şi locuia în Franţa lângă Paris. Francezul foarte bogat a revenit la socrul său Gherasim în delta Dunării şi l-a invitat să-şi petreacă ultimele zile de trai lângă fiica sa, în Franţa. Moşul a refuzat plecarea în Franţa şi şi-a încheiat viaţa lângă Dunăre, în ţara lui de adopţie România, acolo unde numai amintirile tinereţei, i-au adus mulţumirea şi liniştea sufletească.

Abia în anul 1912, locuitorii oraşului Sulina susţinători din totdeauna şi prin tradiţie ai Partidului Conservator, au aderat la hotărârea partidului de la Bucureşti instalat la guvernare, prin care se cerea printre altele eradicarea corupţiei.

Dintre delegaţii din Sulina acreditaţi la congresul partidului amintim : A. Petra, primar; D. Jalbă, ajutor; G. Livada, Gr. Constantin, Econom I. Gheorghiu, V. Grumezea, P. Ştefăniţă, Gr. Contoguri, P. Camberi, S. C. Vidopol, Rudolf Blanc, A. Neranzi, Hinterian; M. Scarlat, N. Irimia, Marcu Neiman, Moise Grimberg, B. Vidovici, I. C. Buiuca, Petru Ilairon, Adolf Veinberg, Paraschiv Ioan, Panait Alexandru, Iosif Toma, Neculai Toma, Neculai Tulea, Ioan Secăreanu, S. Vişan, P. Lujanschi, C. Hariton, V. Ichim, A. Mocanu, N. Mocanu, Nicolau Manoliu, Pietro Timoftei, Moiseh Ivan, Timofei Ignat, V. Antonov, Mihail Hariton, Filip Burungiu, Petrachi Manolachi, Teodor Hariton, Radu Crivăţ.

Lipsa noastră de timp şi de documentare la Starea Civilă în legătură cu cimitirul oraşului, sau poate pierderea urmelor mormintelor celor amintiţi mai sus, ne-a împiedicat să le aflăm locul de veci, pentru a le prezenta la Cap. I.

În satul Letea numit de turci Nedilchioi şi de ruşi Litca, casele erau răsfirate pe uliţe drepte cu largi plantaţii de plopi şi de sălcii, cu odăi mari spaţioase curate şi împodobite cu coverturi şi macaturi. Populaţia satului număra 188 de familii, dintre care numai 15 erau români neaoşi. Industria casnică din sat era în

floare și veniturile aduse de pescărie, asigurau fiecărei familii profituri însemnate.

Totuși cu atâta apă în jurul satului, existau doar trei fântâni dintre care numai una avea apă potabilă.

Dorințele generale ale sătenilor deltei exprimate prefectului, erau mai multe printre altele: Guvernul printr-o lege să le repartizeze terenuri pentru agricultură. Asanarea bălților, improprii pescuitului, aducătoare de molime, de țânțari și de tăuni. Tăunii aduceau moartea vitelor, crescute cu greu de țărani.

Satu Nou, a fost fondat în anul 1860 de călugărul Sebastian și de mireanul Pocraca. Satul număra 205 locuitori, dintre care numai 3 erau ruși la origine.

Până la începutul secolului al XX - lea a fost o perioadă grea în situația generală a locuitorilor deltei, generată mai ales de puterea de cumpărare a funcționarilor Comisiei Europene a Dunării, vreme în care prețurile cu amănuntul la principalele produse alimentare, au explodat.

Referindu-se la corupție, subprefectul jud. Tulcea care avea locuința la Sulina spunea într-un raport: *Este cu putință ca tu, reprezentant al statului să trăiești cu 145 lei pe lună, într-un oraș în care sticla de șampanie costa 2 lei, iar oul de găină 20 de bani; un subcomisar este plătit cu 90 lei pe lună din care trebuie să cumpere și uniforma, aici, unde chiria la locuință costă 50 de lei; sau chiar salariul primarului mai mic cu 20 - 30 lei față de vătășelul strângător de impozite.*

Problema există din totdeauna în România.

Egalitatea în drepturi generată de o politică social democrată păgubitoare, cu reminiscențe egalitariste și comuniste în conștiința populației, face și în zilele noastre victime.

La Sfiștofca sat fondat de lipovenii fugiți de la Vâlcov, toponimul a apărut prin anul 1860, deoarece copii din sat fluerau în fluere din stuf pe ulițele satului; de la rusescul *sfistun.* Nu acest toponim este important ci nuanța românească a traducerii verbului. După unele pretenții turcești satul s-a numit și Izipol, după numele unui prinț turcesc.

Inspecția prefectului Sfetescu a devenit deja legendă.

O statistică publicată cu această ocazie, arată că în Delta Dunării, în comunele de la nord de Sulina locuiau în anul 1913, 1400 de cetățeni români și 1780 de lipoveni.

Oare cum niște țărani plugari colonizați din Vechiul Regat, ajunseseră în 30 de ani pescari în Delta Dunării la concurență cu lipovenii ?

Dar pescarii nu erau mulțumiți. Impozitele pe care trebuiau să le plătească pentru munca lor i-a descurajat.

La şcoala din satul Sfiştofca a funcţionat vreme de 40 de ani institutoarea Aneta Petrescu. Venise de tânără în sat şi nu a mai plecat.

Corupţia la Sulina a existat şi s-a menţinut.

Comisarul Jenică Atanasiu din Sulina care se ocupa clandestin de trimiterea unor fete în Egipt în vederea prostituţiei, prins asupra faptului, a fost concediat. La intervenţia şefilor de la Tulcea şi de la Bucureşti, a fost repus în drepturi imediat, deoarece nu aveam alt poliţai.

În anul 1911, Comisar Maritim la Sulina fusese numit Comandorul Eugeniu P. Botez, cunoscutul scriitor român Jean Bart, autorul romanului Europolis, care cu ocazia vizitei Regale la Sulina a prezentat situaţia portului şi a navelor intrate şi ieşite de la Sulina.

Începând cu anul 1918, Căpitanul Portului Sulina R. Herter, fost funcţionar al CED, a devenit la cerere cetăţean român şi în continuare Comisarul Portului, numit de Satul Român în cadrul Căpitanatului Portului Sulina, cumulând atribuţiile specifice:

- Căpitanul Portului, cu misiuni legate de nave şi de navigaţie la bara de la Sulina şi pe Marea Neagră;
- Comisarul Maritim cu sediul la Sulina, cu misuni legate de personalul navigant.

În anul 1929, a fost desfiinţat Căpitanatul Portului Sulina, în momentul în care funcţia de Căpitan al Portului Sulina a ieşit de sub incidenţa CED, numirea fiind preluată de societatea de Navigaţie Fluvială Română - NFR, de la Galaţi.

Avantajele sociale acordate de CED oraşului Sulina

Se poate spune că amplasamentul oraşului Sulina este o creaţie a Comisiei Europene a Dunării.

De la o neînsemnată localitate de pescari din anul 1856, prin faptul că în acest punct au locuit o mare majoritate dintre angajaţii permanenţi ai CED, localitatea s-a dezvoltat continu ajungând în perioada de maximă înflorire la peste 7000 de locuitori la începutul sec. XX şi de 10.000 de locuitori în pragul primului război mondial.

Între aceştia, peste o treime o reprezentau cei care sezonier treceau cu navele sau lucrau în Sulina.

Natura a fost foarte darnică cu amplasamentul oraşului, deoarece aflându-se izolat la confluenţa apelor din Dunăre cu cele din Marea Neagră, sub influenţa regimului termic al mării şi sub curenţii de aer generaţi de regimul vânturilor, clima localităţii a fost în totdeauna relativ sănătoasă.

Din interesul de a asigura angajaţilor săi permanenţi condiţii salubre şi civilizate de trai, CED de la constituirea sa din 1856, s-a implicat cu contribuţii în

domeniul construcţiilor publice.

Pentru personalul angajat al CED au fost asigurate în raport cu funcţia deţinută şi de salariu, mai multe facilităţi şi de servicii publice de care au beneficiat în final şi locuitorii din Sulina.

De remarcat că următoarele avantaje sociale au fost aplicate pentru prima oară în România:

a) Îndemnizaţia de instalare acordată o singură dată la angajare membrilor personalului administrativ, tehnic şi piloţilor de la bară şi de pe Dunăre, indiferent de naţionalitatea lor, pentru ei, familiile lor şi pentru diferite transporturi de mobilier.

b) Îndemnizaţie de chirie sau de locuinţă acordată pentru Sulina, Tulcea sau Galaţi. CED a construit locuinţe pentru personalul său începând cu 1860, dar până atunci sau după aceea în funcţie de localitate, îndemnizaţiile au fost acordate pentru fiecare caz în parte. Chiria a fost calculată în raport de funcţia ocupată, de salariu, de localitate sau de starea civilă a angajatului.

c) Îndemnizaţie de încălzire. Cheltuieli pentru procurarea lemnelor de foc.

d) Îndemnizaţie de deplasări în interes de serviciu. Transport, cazare la hotel, s.a. În acest caz piloţii de Dunăre au beneficiat de o alocaţie fixă, pentru fiecare noapte petrecută în afara domiciliului său. Echipajele navelor CED care se deplasau pe Dunăre, a primit alocaţii de deplasare de 25 % din salariul lor, pentru fiecare zi petrecută în afara domiciliului.

e) Îndemnizaţie de călătorie în concediu, pentru ei şi familiile lor, până în ţara de origină.

f) Asistenţă medicală gratuită. De acestă alocaţie a beneficiat şi personalul angajat temporar, ei şi familiile lor.

g) Îndemnizaţie de concediu medical. Cuantumurile calculate în funcţie de funcţia sau salariul angajatului, reprezentând procente din salariu stabilite prin regulamentul Comisiei.

h) Avansuri din salariu rambursabile.

i) Dreptul de pensionare. Condiţiile de retragere stabilite prin regulamentul Comisiei au avut în vedere cauzele retragerii, vârsta, surmenajul, stresul de izolare, etc. Cuantumul pensiei se stabilea în funcţie de funcţia şi salariul angajatului din ultimii cinci ani şi de durata în serviciul Comisiei. Plata pensiei se făcea într-o singură rată, la părăsirea serviciului. Nu exista sistemului de plată prin poştă. În acest caz, piloţii şi personalul tehnic care rămâneau la Sulina au avut un tratament preferenţial, fiind constituit un fond special al funcţionarilor şi piloţilor, din care se făceau plăţi periodice. Cuantumul pensiei pentru întreg personalul Comisiei s-a făcut dintr-un fond aparte constituit din bugetul CED.

j) Contribuţii în domeniul construcţiilor de biserici şi alte locaşuri de cult. (v. cap. I).

k) Asanarea platformei oraşului. Construirea platformei supraînălţate a oraşului aproape de cotele de teren actuale a fost opera Comisiei, care a depus materialul nisipos extras din dragajele de regularizare a şenalului, pe parcursul a mai multor decenii. Pe aceste depuneri s-a construit trama stradală a localităţii, iar trasarea şi sistematizarea oraşului a fost opera inginerilor Comisiei înainte de înfiinţarea Primăriei oraşului Sulina.

În anul 1873, s-au făcut cele mai importante lucrări de asanare a canalelor şi mlaştinilor care înconjurau localitatea din spre sud. Un lung canal mlăştinos care înconjura oraşul din canalul Busurca până la vărsarea sa în mare, a fost asanat. Primele lucrări s-au început din punctul cunoscut de la baia din spatele Spitalului şi au continuat spre vest vreme de 40 de ani, neîntrerupt.

Efectele acestei asanări au fost spectaculoase, deoarece a fost parţial eradicată malaria, boala de care au suferit veacuri de-a rândul locuitorii Sulinei.

De la un procent de 32 % internări anuale de malarie a locuitorilor în deceniul 1860 - 1870, s-a ajuns la un procent de 3 % în deceniul 1920 - 1930.

l) Construcţii de străzi, cheiuri şi puncte de acostare (v. cap. III).

m) Iluminatul portului şi al oraşului.

Acest iluminat a fost asigurat în acele vremuri prin uzina proprie, fiind montat doar în interiorul palatului administrativ al CED, la spital şi în locuinţele funcţionarilor CED din jurul uzinei electrice, instalate lângă Farul Mare.

Pentru iluminatul definitiv al oraşului studii efectuate de CED din anul 1903, au stabilit că iluminatul public cu lămpi de petrol pe străzi şi pe cheiuri, era soluţia cea mai avantajoasă.

Abia în anul 1910, s-a construit Uzina electrică a oraşului şi s-a asigurat definitiv iluminatul electric.

n) Alimentarea cu apă potabilă.

Problema apei potabile pentru navele care acostau la Sulina şi pentru locuitorii oraşului, a fost o problemă care cu mare greutate a fost rezolvată. Fiind vorba de construcţii importante ca valoare de construcţie, întreţinere şi exploatare permanentă, CED, a încercat să rezolve problema încă din anii 1893 - 1897, dar construcţiile amenajate cu acest prilej s-au dovedit insuficiente pentru nave şi pentru oraş. Din motive de exploatare a staţiilor de epurare şi de pompare a apei la consumatori, construcţiile de alimentare cu apă au întârziat până în anul 1930.

În anul 1929, guvernul Român s-a adresat CED cu rugămintea de a se alătura efortului financiar al statului de a se construi uzina de apă. La fel CED, a con-

stituit un buget propriu de construcţii, în comun cu Primăria oraşului construindu-se Uzina de apă de la intrarea în oraş.

S-au construit în colaborare, priza de apă într-un hrib submers în apele Dunării; două decantoare verticale de apă; staţia de pompare; castelul de apă cu capacitatea de 10 mc; conducte şi reţele de distribuţie prin pompare. Ulterior aceste instalaţii au fost refăcute şi mărite, astfel că azi apa este distribuită locuitorilor şi navelor la cheiuri, contra cost.

o) Accesul gratuit al locuitorilor din Sulina la Spitalul CED.

În paralel cu serviciile medicale asigurate de către CED, medicul de plasă de la Sulina, avea în supraveghere şi zonele inundabile ale deltei, spre care nu avea posibilitatea să se deplaseze, în toate anotimpurile.

În cazurile dificile s-a apelat la medicii militari de pe lângă unităţile militare, în special pentru comuna Chilia Veche şi satele adiacente. În anul 1885, s-a înfiinţat prima farmacie în oraşul Sulina.

În sprijinul asistenţei medicale s-a apelat la notarii comunelor, care aveau dreptul să elibereze pe bază de reţete, medicamentele prescrise de medicul de plasă.

p) Serviciul de telegrafie şi telefonie prin fir.

Din anul 1857 CED a construit o linie telegrafică Tulcea - Galaţi, care a fost racordată printr-o înţelegere cu Principatul Moldova, până la Cernăuţi. Ulterior, din anul 1861, linia a fost prelungită până la Sulina, astfel că s-au asigurat în linii mari comunicaţiile CED cu Europa şi ale oraşului Sulina cu România.

Din anul 1903, s-a introdus serviciul telefonic danubian de la Sulina la Vârciorova, pentru serviciul de măsurători hidrografice ale Dunării şi pentru oraş.

r) Aprovizionarea oraşului Sulina.

Într-o regiune izolată aşa cum este Sulina şi într-o regiune improprie culturilor agricole, alimentarea oraşului cu alimente şi alte bunuri de consum, a fost şi este şi în zilele noastre o problemă deosebită, mai ales în lunile de iarnă, când, datorită îngheţului pe Dunăre oraşul Sulina este complet izolat.

Referindu-ne doar la populaţie, aprovizionarea cu alimente încă din timpul toamnei, este o problemă în atenţia fiecărei familii. Spre deosebire de alte locuri din România în care populaţia se poate deplasa în vecinătăţi, la Sulina nu există un loc vecin.

Aici cine nu s-a îngrijit din vreme de alimente, poate muri de foame peste iarnă.

Soluţia de aprovizionare pe mare de la Constanţa nu a funcţionat niciodată şi doar în condiţii deosebite, la apeluri disperate ale Primăriei, Marina Militară a adus la Sulina pe mare produse de bază. În rest nimic.

În această direcţie nici CED nu a reuşit să rezolve problema în acele timpuri,

astfel că peste iarnă, personalul superior se muta la Galaţi, dar ceilalţi rămâneau sub gheţuri zeci de zile, până ce Dunărea se debloca.

Regimul gheţurilor pe Dunărea maritimă.

În majoritatea iernilor, durata blocării cu ghiaţă a portului Sulina variază între două şi zece zile, mult mai puţin decât în zonele din amonte de Tulcea sau de Galaţi.

În acest caz, salinitatea slabă rezultată la contactul cu apele mării are un important efect.

În mod excepţional, blocarea portului Sulina măsurată calendaristic a fost pe o durată de 63 de zile în iarna anilor 1928 - 1929 şi de 42 de zile în anii 1953 - 1954.

De regulă, durata îngheţului portului Sulina se manifeasă pentru 15 zile, o dată la patru ani şi de 40 de zile o dată la 12 ani.

În iernile mijlocii, Canalul Maritim Sulina se menţine liber prin folosirea navelor mari aflate în port cu alte misiuni (remorchere, drăgi), ca spărgătoare de ghiaţă, sloiurile rezultate fiind antrenate de curentul Dunării în mare.

În schimb în iernile grele, Dunărea poate rămâne blocată pentru mai mult de 3 - 12 zile, mai mult din cauza îngrămădirii sloiurilor la vărsare şi în largul mării până la 1 - 2 km.

Începând cu luna martie a fiecărui an, Dunărea acoperită de ghiaţă şi sloiurile care se topesc ameninţă Sulina din toate părţile. Dezastrul cel mai mare l-a suferit Sulina în anul 1897, atunci când nu a mai existat platforma stradală a oraşului, ci o suprafaţă de apă continuă vreme de aproape două luni. Mai târziu, în anul 1915, s-a produs acelaş fenomen la o scară mai redusă dar cu aceleaşi consecinţe.

Atunci Gh. Şerban prefectul judeţului, D. Condeescu Comisarul Maritim, C. ţigău poliţaiul Sulinei, s-au luptat pentru salvarea locuitorilor oraşului, fără să reuşească salvarea avutului şi a vitelor lor.

Vinovat a fost găsit guvernul care nu acordase licenţă şi garanţii unei societăţi olandeze, care se oferiseră să facă îndiguirile necesare. Oricum, iniţiativa olandeză nu putea să facă în timp utlil ceva pentru Sulina, deoarece de abia doi ani olandezii propuseseră aceste construcţii, la care guvernul nu s-a implicat.

Concluzia impusă ca urmare a anchetei întreprinse a fost că societăţile olandeze, franceze, engleze, nu dau comisioane grase oficialităţilor, în special celor care sunt obligaţi de lege, să acorde autorizaţii.

După inundaţiile produse în anul 1897 şi 1915, populaţia oraşului a pierdut orice fel de agoniseală, vite, depozite, mărfuri stocate, s.a.

Fără nici un fel de ajutor sulinenii au luat totul de la capăt.

Epidemiile la Sulina

Până la constituirea CED, măsurile sanitare luate de autoritatea otomană, re-

lative la epidemiile care puteau să apară pe Dunăre, prin contactul cu navele străine care soseau în scop de comerţ, s-a aflat sub supravegherea *Consiliului Superior Sanitar de la Constantinopole,* organism creiat în anul 1839.

Regulile impuse de acest Consiliu au fost foarte rigide, prin înfiinţarea unei carantine a portului urmărită de Ruşi între 1826 - 1853. În momentul în care supravegherea militară a gurilor de vărsare ale Dunării au trecut sub autoritatea rusească, măsura a devenit un obstacol în calea liberei navigaţii în special a navelor de pasageri, nave care intrau sau ieşeau de pe Dunăre, cu destinaţia Viena sau Constantinopole.

În anul 1865, când la Sulina au apărut germenii unei epidemii de holeră, guvernul otoman a dispus măsuri fortuite în colaborare cu CED, care au condus la întreruperea navigaţiei în anul respectiv până la stingerea focarului.

Ca urmare CED a fost obligată să prevadă măsuri sanitare speciale prin Actul Public din anul 1865.

La măsurile întreprinse în problemele de carantină şi de sănătate publică, a aderat Statul Român în anul 1879, când Ministerul de Interne în colaborare cu CED a delegat pe Directorul Spitalului Maritim de la Sulina, cu aplicarea tuturor măsurilor şi restricţiilor de carantină pe Dunăre.

Cu această ocazie, cheltuielile impuse pentru tratamentul marinarilor şi pentru carantina vapoarelor, care soseau din oraşele din Orient unde erau semnalate asemenea epidemii, să fie incluse în taxele de navigaţie pe canal.

Problema a fost parţial rezolvată în momentul în care la problemele de alimentare cu apă potabilă de la Sulina, s-a implicat şi guvernul român.

SERVICIUL DE SALVARE DE LA SULINA

Naufragiile şi eşuările navelor la bara Sulina sau pe Dunăre au fost foarte frecvente până la înfiinţarea CED, cu efecte dezastruoase asupra moralului navigatorilor.

Cu ocazia unui uragan petrecut în zilele de 6 - 7 noiembrie 1855, un număr de 24 nave cu vele au eşuat pe coastă în dreptul Sulinei şi un număr de 60 de nave auxiliare, au fost scufundate pe Dunăre sau în port. Peste 300 de marinari şi-au pierdut viaţa sau au fost daţi dispăruţi.

Imediat după constituirea CED, la 9 octombrie 1857 s-a înfiinţat Serviciul de Salvare de la Sulina, care a trecut sub autoritatea Căpitanului de Port.

Serviciul a avut un regulament inclus în Regulamentul de Pilotaj la bară şi pe Dunăre, fiind dotat în următorii 25 de ani cu echipamente corespunzătoare. Bărci cu şase rame în 1879, bărci cu zece rame în anul 1883 şi personal special antrenat în serviciu permanent, aflat la dispoziţia Căpitanului de Port.

În anul 1891, ca urmare a serviciilor aduse de aceste echipaje, a fost institu-

ită *Medalia Salvamar,* acordată de CED, împreună cu unele recompense băneşti persoanelor meritorii. (v. Cap. III).

În anul 1912 s-au achiziţionat două nave de salvare şi două aparate submerse de salvare, iar în Instrucţiunile Căpitanului de Port revăzute şi adoptate la 29 mai 1913, s-au introdus dispoziţii noi, moderne, în conformitate cu principiile internaţionale de salvare a vieţii umane pe mare aplicabile pentru oameni, gratuit.

Pentru ranfluarea sau recuperarea navelor şi a mărfurilor, s-a aplicat principiul valabil şi azi, *No cure, no pay, (nu reuşeşti, nu se plăteşte).*

După primul război mondial activitatea Serviciului de Salvare, a fost complet dezorganizată vreme de aproape zece ani.

Abia în momentul în care Căpităria Portului a revenit integral României, au fost aduse mai multe dotări esenţiale: şalupe, pilotine, bărci, pompe aspirante montate pe drăgi, aparate de ranfluare (cilindri de ranfluare cu aer comprimat).

O statistică a evenimentelor navale în care a fost implicat Serviciul de Salvare de la Sulina, ne arată rata medie a acestor evenimente.

Înainte de 1855, s-au scufundat 0,8 la mie din navele intrate la bară; între 1855 - 1900, 0,4 la mie; între 1900 - 1930, 0,3 la mie, pentru ca după 1930, aceste evenimente să nu mai poată fi evaluate statistic.

O serie de salvări celebre au rămas între legendele marinarilor de la Sulina, dintre care amintim:

Nave naufragiate la Sulina

Anul	Numele navei	Pavilionul	Marinari salvaţi	Marinari dispăruţi
1857	Zodoh Pighi	grecesc	-	-
1857	Evanghelista	grecesc	28	-
1858	Momolo	grecesc	-	-
1858	Anna Roy	britanic	22	-
1860	Sahini Bahry	turcesc	144 emigranţi	-
1882	Red Star	britanic	21	3
1894	Trevelinor	francez	17	-
1896	Oswis	turcesc	25	-
1904	Vrissis	grecesc	21	-
1907	Felicia	grecesc	45	-
1913	Prebodovnaia Xenia	rusesc	5	-

POPULAŢIE - URBANIZARE

Abia spre sfârşitul secolului al XIX - lea se poate vorbi de o populaţie majoritar românească la Sulina, după reintegrarea Dobrogei la România petrecută în anul 1878.

Până atunci, amalgamul de oameni veniţi la Sulina din întreg orientul european, a fost favorizat de evenimente care nu au avut loc în zonă, care nu s-au petrecut la gurile Dunării, ci în marea lor majoritate, ca urmare a evenimentelor din Grecia în mod deosebit cu grecii protestatari la regimul otoman din Arhipelag.

Populareа oraşului Sulina cu alogeni s-a făcut în acelaş mod, după cum s-au desfăşurat imigrările istorice şi în alte oraşe dobrogene, cu turco - tătari între sec. XV - XVI, ruşi lipoveni în toată delta din sec. al XVIII - lea.

Dacă la Constanţa şi la Mangalia se poate vorbi de un element grecesc preponderent, existent de mai mult de două milenii în structura etnică a celor două oraşe, la Sulina, grecii au apărut ocazional, mai întâi o dată cu primele semnalări din vremea bizantină a oraşului amintită şi apoi cu mici infiltraţii etnice de după terminarea războiului ruso - turc, încheiat cu pacea de la Kuciuk Kainargi (1774).

Venirea grecilor în număr mai mare decât cel normal din insulele Ioanite, din insula Creta sau din Dodecanez, a fost favorizată de deschiderea culoarului de navigaţie orientală pe Dunăre, ca urmare a pătrunderii Austriace spre est după Pacea de la Passarowitz.

La început au fost Ioaniţii şi Chefaloniţii (Maltezii) descendenţii ordinului monaho - cavaleresc alungaţi de la Ierusalim în sec. al XII -lea, instalaţi în special în Marea Egee şi în Asia Mică între Milet şi Focas, ori maltezii instalaţi şi în arhipelagul Insulelor Ioniene la Cefalonia.

Priceperea şi experienţa lor în navigaţia costieră prin arhipelag, i-a adus la Sulina, atunci când Imperiul Otoman a permis navigaţia liberă la gurile Dunării. Retragerea flotei ruseşti din arhipelag după pacea de la Adrianopole, a adus un alt val de imigranţi greci, format din Candioţi, o populaţie grecească săracă din Insula Creta.

Imigrarea masivă a populaţiei greceşti s-a petrecut la începutul sec. al XIX - lea, după răscoalele greceşti generate de mişcarea Eteriei din anul 1821 şi apoi de ecoul pe care l-a avut în lumea navigatorilor greci din Arhipelag, înstalarea Comsiei Europene a Dunării.

Ajunse la Sulina, populaţiile greceşti vorbeau aproximativ aceiaşi limbă.

Lor li s-au alăturat, celelalte elemente etnice neclare în general contraban-

dişti, briganzi şi piraţi fără naţionalitate sau religie, care cu mare greutate au fost eliminaţi de măsurile întreprinse de CED, după constituirea ei.

Din raportul primarului Sulinei Sterie Ionescu din anul 1911, citat anterior, reţinem că autoritatea austriacă se ocupa în numele guvernului otoman cu paza farului şi a gurilor Dunării (v. cap. Faruri); austriecii au trimis la Sulina, un detaşament de soldaţi, care au făcut în acelaş timp cu guvernul otoman şi poliţie în Delta Dunării.

Din acelaş raport citäm că : *Sulina număra între 1000 - 1200 locuitori, adăpostiţi în câteva barăci de scânduri şi colibe de trestie; .... ocupaţiunea lor principală era pescuitul ....; locuitorii deltei şi ai oraşului Sulina, se aflau sub presiunea piraţilor şi recalcitranţilor fără origine etnică sau religie, care trăiau prin smârcurile deltei, printre ei aflându-se unii greci, maltezi şi ionieni;*

Banditii şi piratii deltei au fost aceia care au ucis în 1854, pe fiul amiralului britanic Parker la debarcarea sa de pe nava ce o comanda în timpul războiului Crimeei. O mare parte dintre aceştia au fost arestaţi de către autoritatea austriacă şi încarceraţi la Tulcea, acolo unde în documentele aflate la Istanbul îi enumeră pe categorii, prin pedepsele primite. (v. cap. I).

Măsura luată de bastimentul englez, de a răzbuna moartea ofiţerului Parker prin bombardarea locuinţelor din scânduri şi stuf ale Sulinei, a fost exagerată deoarece nu s-a obţinut nici un rezultat de eliminare a pirateriei.

În bombardament a fost protejat doar farul.

Instalarea CED la Sulina, s-au instalat unele reguli civilizate în relaţiile locuitorilor deltei şi a adus la Sulina o serie de oameni de diferite etnii în special din Europa, în marea lor majoritate de religie creştină occidentală.

La Sulina s-au format două categorii de locuitori:

O primă categorie de funcţionari şi navigatori aduşi de CED, salarizaţi ca atare, între aceştia şi lucrătorii angajaţi temporar dintre localnici şi o a doua categorie de civili, compusă din funcţionari publici, negustori şi pescari sau cei asimilaţi negustorilor, pentru deservirea primei categorii, care au beneficiat la rândul lor, de regulile şi de facilităţile civilizate impuse de CED.

Până la sfârşitul sec. al XIX - lea aceasta a fost principala structură pe ocupaţii a populaţiei oraşului Sulina, extrasă din statisticile Primăriei.

O statistică a naţionalităţilor furnizată recent de Primăria oraşului Sulina, privind situaţia etniilor de la sfârşitul sec. al XIX - lea, este reprezentativă :

- Greci 2056 persoane, locuitori rezidenţi în România cu paşaport străin, ulterior, în marea lor majoritate, deveniţi cetăţeni români conform legilor româneşti;

- Români 803 locuitori; elementul românesc a apărut preponderent cu ocazia

apariţiei Legii de organizare teritorială a teritroiului României de după anul 1887, atunci când majoritatea funcţiilor administrative de pe lângă Primărie, au revenit românilor şi limbii române.

- Armeni 404 persoane; în legătură cu populaţia armenească de la Sulina trebue să amintim că aceştia au ajuns la Sulina ca negustori şi dragomani - traducători-, ca urmare a aptitudinilor lor dobândite prin locul de naştere şi prin educaţie de a asimila mai multe limbi străine.

Armenii din Dobrogea au fost semnalaţi încă din anul 1500 la Babadag, proveniţi din Rumelia Orientală, dar nu trebuie neglijată ramura moldovenească a armenilor, proveniţi din sudul Ucrainei şi al Rusiei, educaţi în mânăstirile armeneşti de la Suceava încă din sec. al XIII - lea.

- Mai departe în statistică : Turci, 268 persoane; Evrei, 173; Ruşi, 594; Italieni, 45; Kosovari şi Muntenegreni, 140; Austro - Ungari, 211 persoane, în general proveniţi din fostul imperiu Austro - Ungar, persoane născute în lungul Dunării, în Serbia, Macedonia, Bosnia şi din Croaţia, veniţi la Sulina de la începutul secolului al XIX -lea pentru exploatarea Farului Vechi, sau pe parcurs, persoane de religie creştină agreeate de CED.

- Pe lângă cei prezentaţi mai sus, statistica Primăriei din Sulina mai semnalează : Tătari, Bulgari, Germani, Danezi, Englezi (24), Francezi (11), Găgăuzi, Indieni, Polonezi, Lipoveni.

În anul 1904, anul la care s-a referit statistica populaţia oraşului număra 5000 de locuitori.

Pentru apărarea drepturilor acestor etnii, au fost înfiinţate la Sulina în aceiaşi perioadă consulate generale, ale Angliei, Austro - Ungariei, Franţei, Italiei, Greciei, Ţărilor de Jos, Rusiei, Belgiei, Turciei.

Pe lângă bisericile şi comunităţile din oraş s-au înfiinţat, şcoli cu predare în câteva limbi majoritare atunci, agreeate de legile româneşti, fiecare finaţată de comunitatea respectivă, care au funcţionat şi în prima parte a sec. al XX - lea.

Pentru aceste naţionalităţi şi din iniţiativa comunităţilor din oraş, s-au înfiinţat publicaţii ale etniilor mai reprezentative din oraş, care deşi au avut o scurtă prioadă de apariţie în limbile respective, nu au avut o tentă discriminatorie faţă de alte etnii.

În limba română au apărut : Gazeta Sulinei, Analele Sulinei, Delta Sulinei, Curierul Sulinei.

Ca un amănunt pitoresc al oraşului Sulina trebuie semnalat, că limba de comunicare dintre locuitorii oraşului, a fost limba greacă până la sfârşitul secolului al XIX - lea şi în primii ani ai sec. al XX - lea, după care până la primul război mondial, ca urmare intervenţiei rolului educaţional prin şcoli româneşti

şi chiar a fermităţii administraţiei locale, prin actele şi deciziile emise, niciodată discriminatorii, limba română a devenit limba oficială a localităţii.

Totuşi, cu foarte mare greutate s-a afirmat elementul românesc la Sulina, în relaţiile particulare dintre locuitori, din cauza preponderenţei elementului grecesc din oraş. Grecii erau cei mai bogaţi locuitori din oraş şi în mod normal, limba lor, a celor care aveau bani, a fost cea care a condus în dauna majorităţii, comunitatea oraşului.

În raportul Primarului Ionescu, se amintesc principalele evenimente care au guvernat oraşul, care avea în continuare nevoie de subvenţii guvernamentale pentru asanare, lucrări publice şi pentru construirea de şcoli.

La o populaţie de 1810 contribuabili şi 7000 de suflete care trăiau în oraş, eforturile administraţiei locale au fost de neimaginat. Aceasta în special pentru a contrabalansa, măsurile discriminatorii întreprinse de CED exclusiv pentru interesele sale locale, nu în totdeauna în interesul populaţiei. Vezi introducerea apei potabile şi a iluminatului electric la Sulina.

O altă statistică, emisă de către Primăria oraşului pentru perioada anilor 1896 - 1930, arată că elementul românesc a devenit preponderent, reflectat în cifra naşterilor petrecute la Sulina:

Dacă în anul 1896, din 225 copii născuţi, 86 erau români şi restul de 138 erau de alte etnii, în anul 1910, din 244 de copii născuţi 75, erau români şi restul de 170 erau de alte etnii; în anul 1921, din 126 de copii născuţi, 41 erau români şi restul de 85 erau de alte etnii.

În anul 1913, după un recensământ al populaţiei ca urmare a legii administrative, locuitorii oraşului Sulina se cifrau în jurul a 7600 de suflete, la un buget foarte mic al primăriei cifrat la 200.000 lei.

Ca urmare a unui contract favorabil comuna a arendat din 1912 unei societăţi olandeze, o suprafaţă de 7000 de hectare de baltă şi stuf, pentru construirea şi producerea la Sulina a hârtiei da calitate superioară, după cercetările profesorului Favier. Rezultatele au fost imediat încurajatoare, dar izbucnirea primului război mondial a făcut ca iniţiativa care aducea în visteria comunei 320.000 lei anual, să fie abandonată. Definitiv.

Dacă vom compara această sumă cu cele cheltuite de CED în aciaşi perioadă, pentru întreţinerea construcţiilor de pe Canal, vom constata că suma ar fi satisfăcut în doi ani, toate investiţiile urbane ale Sulinei.

Oare acum nu se poate restaura acelaş capital olandez de investiţii.

Stuful există.

Cu tot sprijinul în terasamente şi umpluturi, executate de către CED în localitate, partea din spate a oraşului de pe str. a III -a şi a V -a, era an de an inun-

dată în funcţie de debitul Dunării, care într-o perioadă extraordinară a ajuns şi până la 3 m adâncime.

Faptul s-a petrecut în anul 1897 un an caracteristic pentru delta Dunării. El se va repeta oricând.

Comuna a cumpărat după această dată, 200 m de tuburi din lemn pentru refulare şi 30 de racorduri flexibile din piele, în valoare de 7000 lei, cu care în următorii ani vreme de 15 ani, se va putea material rezultat din dragaje. CED pusese deja la dispoziţia comunei draga refulantă Karl Kühl, cu care prin grija personalului CED şi al primăriei se asigurau noile terasamente. Tuburile au fost montate pe str. Unirii în spre oraş.

În anul 1913, o delegaţie a oraşului formată din Pavel Lujanschi ajutor de primar, Simion Braunstein, Ahmed Mehmet Hogea, George Contoguri şi A. Petra primar, au adus mulţumiri publice inginerului rezident al CED E. Magnusen, pentru serviciile acordate oraşului.

Promisiunea CED, a fost aceea de a continua asanarea oraşului pe care a făcut-o în linii mari.

Au fost şi zile mai puţin faste pentru oraşul Sulina.

Cu ocazia alegerilor din iunie 1914 abuzurile întreprinse de Partidul Conservator susţinut în alegeri de sulineni, au scos în stradă locuitorii oraşului împotriva primarului Popescu - Uzină. Atunci, mulţi locuitori reprezentanţi ai opoziţiei din oraş au fost împiedecaţi să-şi exercite votul, fiind expediaţi cu concursul poliţiei în afara localităţii.

Populaţia de opţiune politică anti austriacă din localitate, în special cea de origine sârbo - croată, se afla sub ecourile atentatului de la Sarajevo din anul 1914 şi nu dorea să se alăture la politica conservatorilor români, în războiul care se contura.

Un semnal a fost ttansmis din partea lui Nicolae Iorga, care mobilizase în România forţele anti austriece, într-o uniune naţională atunci înfiinţată.

Efectul alegerilor de la Sulina a fost ca un barometru pentru România, deoarece în acele vremuri se dorea înlăturarea prezenţei austriece de la gurile Dunării.

O interesantă statistică etnică ne este prezentată în anul 1930 din documentele CED, cu privire la efectivele de cadre de specialişti, funcţionari şi lucrători, pe meserii şi pe provenienţa fiecăruia:

- Personalul permanent al CED din luna decembrie 1930, număra 359 persoane.

Dintre aceştia, personalul cu funcţii medii, 66; piloţii la bară, 58; personalul intermediar (şefii de echipe sau echipaje), 47; personalul inferior permanent

188. Ponderea cea mai însemnată din acest personal o reprezentau lucrători de origine românească, respectiv în ordinea funcţiilor, 25; 26; 29; 128; total 208.

În ordinea numărului total urmau grecii, 55; iugoslavii, 30; italienii, 25; nemţii, 13; francezi, 10; englezi, 9.

Lucrătorii din diferite compartimente se compuneau din *lucrătorii permanenţi*, angajaţi inferiori în ateliere, pe diferite şantiere sau pe navele aflate în serviciu, care aveau un statut fixat prin Regulamentul de funcţionare al CED (v. cap. III); respectiv din *lucrătorii temporari*, angajaţi sezonieri vara în special pe şantierele de construcţii, ale căror drepturi (practic inexistente în afara salariului modic), erau fixate la angajare de către şeful de serviciu. Pentru a avea o idee generală, asupra gradului de ocupare pe diferite etnii dintre locuitorii din Sulina, a lucrătorilor temporari (sezonieri), vom enumera : români 567; greci 121; yugoslavi 19; italieni 17; s.a., în total 746 de lucrători temporari.

Considerăm că ponderea elementului românesc în totalul angajaţilor permanenţi, reflectă suficient de bine politica discriminatorie a CED faţă de România, de a nu angaja influienţe româneşti în activităţile CED, aşa cum le-am prezentat în capitolele anterioare.

Abia după cel de al doilea război mondial, atunci când legile româneşti au obligat cetăţenii oraşului să aleagă o cetăţenie oarecare, elementul românesc a devenit majoritar în localitate, chiar dacă în mod sigur, s-au încălcat unele drepturi de opţiune ale cetăţenilor.

Faptul a fost catalogat ca o măsură discrimainatorie comunistă, asupra populaţiei (apropierea cu URSS era prezentă), cărora li s-a stopat emigrarea şi care nu mai aveau altă cale de opţiune în statele de origine. Poate nici nu mai aveau unde să se mai repatrieze.

Situaţia este reflectată şi în cimitir.

LEGENDELE SULINEI

Dacă te aşezi la vorbă şi la un pahar de vodcă cu bătrânii locului, povestesc, vorbesc, recită versuri şi cântă balade de mult uitate.

Păcat că ultimul dintre aceşti rapsozi s-a prăpădit la începutul anului 2001.

Fusese Iulian Bondar mijlociul dintre fraţii Bondar născuţi la Sulina. Multă lume le spune Bodnar.

Ceilalţi doi fraţi în viaţă rămaşi, Petre Bondar de 85 de ani, căpitan de vapor şi fostul şef dragor de pe Draga Tomis şi Constantin Bondar de 75 de ani, cel mai tânăr dintre ei, doctor în ştiinţe inginereşti la ICH Bucureşti (Ciurel). Acesta este autorul singurului tratat de Hidrometeorologie al Mării Negre

(Bucureşti, 1979) şi a nenumărate opinii, studii ştiinţifice şi articole tehnice referitoare la Dunăre, la Sulina, la Marea Neagră.

Ne exprimăm regretul că dintr-o lipsă de apreciere asupra lucrării de faţă, cu titlul Cimitirul viu de la Sulina, domnia sa C. Bondar la o intervenţie telefonică directă a noastră, a considerat că prezentarea biografiei sale, între personalităţile de primă mărime pe care le creionăm la un capitol următor, Hartley, Ionescu - Dobrogeanu, Opreanu, Georgescu, produce o tentă peiorativă asupra renumelui dumnealui. Îi dorim să capete nemurirea în alte lucrări.

Sunt copiii lui Vasile Bondar (1885 - 1955), fost vreme de 40 de ani şef mecanic şi dragor, pe draga Percy Sanderson aparţinătoare de CED.

De la Iulian Bondar am aflat într-o noapte de toamnă, petrecută în curtea lui Petre Bondar de la Sulina, cu nenumărate feluri de peşte şi vin din bolta curţii, cântece şi versuri pe care nu le auzisem niciodată.

O adevărată antologie literară şi folclorică formată din sute de versuri şi amintiri mai puţin literare şi mai mult deochiate. Mă îndoiesc că le voi mai auzi vreodată de la altcineva.

Oare de ce am ţinut închis reportofonul. De fapt nu mi-ar fi ajuns caseta de înregistrare, necesară celor 5 - 6 ore de audiţie.

Mi-a reţinut atenţia o baladă dunăreană asemănătoare Mioriţei, publicată sumar şi într-o antologie de pe la începutul secolului XX, sub titlul Cartea apelor, a lui Apostol D. Culea, sau altele în schiţele şi versurile pescăreşti ale lui Mihail Sadoveanu, publicate în aceiaşi vreme.

Balade româneşti în varianta pescarilor de la Dunăre

A - Prima baladă :

Personaj : *Maica bătrână;*

Plimbă mi se plimbă,
Pe cel mal de gârlă
Cea maică bătrână
Cu brâul de lână,
Maica bătrână întreabă de fiul ei, Dunărea :
- Dunăre, Dunăre,
Drum făr' de pulbere,
(expresie devenită titlu de roman, n.n.)
Apă cu talaz
Şi fără răgaz.
Nu cumva ai văzut,
Sau ai cunoscut,

Pe unde-ai trecut,
Feciorașul meu
Și-al lui Dumnezeu ?
Dunărea răspunde,
- O, babă bătrână
Cu brâul de lână
Eu nu l-am văzut,
Nu l-am cunoscut,
Că-mi ține drumul meu,
Dat de Dumnezeu.
Maica,
- Dunăre, Dunăre,
Drum făr' de pulbere,
Drum făr' de făgaș,
Ce trupșor mâncași !
(bocet la cimitir, n.n.)
Secați-s'ar apele
Și toate pâraele
Și toate izvoarele,
Să trec cu picioarele.
Dunărea o roagă să n-o blesteme degeaba
Și să meargă la mare s-o întrebe pe :
- Sora mea creața (ceața)
Ce acum se´nalță.
Iar creața-i (Marea, n.n.) *răspunde că :*
L-a văzut ,
Pe malul mării
Pe marginea țării
De păgâni gonit,
De glonte rănit.

B - A doua baladă :
Despre Petru Rareș;
(Legendă lipovenească,
traducere din limba rusă de un oarecare Timoșca);
A fost de mult la Dunărea bătrână
Între cazacii noștri,

Un pescar moldovean, pe care-l chema Petru.
Iar Petru era fecior de Domn
Şi era pribeag în bălţile de la Dunăre.
Şi-a murit Voivodul cel bătrân,
Iar poporul l-a cerut Domn pe Petru.

Şi când se ducea Petru Vodă la Domnie
Cu alai şi cu oşti,
Au năvălit în sat la Dunăre, tătarii
Şi i-au ars casa şi i-au rupt mrejele.
Şi-a ajuns veste până la Suceava.

Sai, Petre Voivod !
Şi s-a repezit Domnul cu oşti
La fraţii lui de la Dunăre,
Pe cai iuţi ca vântul.
Alungă pe necredincioşi,
Şi-i îneacă în mare.

C - Colind de pescar

Colo´n undele-i pescar mare,
Pescaru jupân (..... nume de gazdă)
Cât era vara de mare,
Mai nimica nu lucra, ci năvodul împletea.
Năvod verde de vrăţoase
Împletit cu viţe'n şase.
Luni năvodu'l începuse,
Pe la prânz îl şi făcuse.
Până marţi îl şi lucrase,
Şi în mare-l aruncase.
Dete-o toană, dete două,
Când fu toana cea di´ntâi,
A tras sus, a tras mai jos,
Năvodul la mal a scos.
Iar (..... nume cutare nume de gazdă) pescar mare
Sumese mâneca'n cot,
Şi-o vâră toată'n năvod.

Cam pe fundul matiţei
Găsi-un rac şi un cosac.
Dacă vedea şi vedea
Că nimic nu folosea,
El pe-atât nu se lăsa.
Năvodu-n mare arunca
Şi prin mijloc mi-l trăgea.
Dete-o toană, dete două,
Când fu toana cea de-a două
Trase 'n sus şi trase 'n jos,
Iar (..... nume cutare) pescar mare
Sumese mâneca'n cot
Şi mi-o băgă prin năvod.
Cam la fundul matiţei
Găsi o ştiucă şi-o plătică.

D - *Alte legende:*

Isprava lui Ştrişcă (rezumat după Ap. Culea)

Pe o corabie românească lucra şi Ştrişcă tânăr marinar român. La un vânt şapca căpitanului a zburat în mare. Ştrişcă a sărit în mare imediat după ea:

- Măi Ştrişcă spuse căpitanul! Şapcă mai am, dar nebun ca tine ba.

- Era şapcă de marinar român şi oricine ar fi găsit-o, ar fi crezut că s-au prăpădit marinari români, a răspuns promt Ştrişcă.

În faţa Sulinei (O legendă a Sulinei. După Michele Vochino. Rezumat)

O corabie a eşuat pe un banc în faţa Sulinei. Corabia în pericol a fost părăsită de toţi marinarii, plecaţi spre ţărm cu o barcă.

Căpitanul rămas singur pe corabie peste noapte, a reuşit cu ajutorul lui D.zeu în zori, să scoată corabia în plutire şi a intrat singur în port.

La chei, a constatat că rămăsese singurul supravieţuitor.

Pe mare (după Jean Bart; rezumat).

Bricul Mircea (cel vechi), luase drumul Trebizondei (portul Trapezund din Turcia). Pe punte, şeful de echipaj al bricului Andrei Mastello (nume istoric printre marinarii români), dirija marinarii după comenzile căpitanului. Recruţii, marinari care abia atunci cunoşteau marea, mai retraşi, timizi, trişti, gândindu-se la casa şi iubita lăsată pe ţărm, tremurau de teamă.

Futună!

Ce putere fără seamăn are lumina farului asupra firii omeneşti, atunci când abia se zăreşte clipind.

Cu ochii obosiți de veghere în noapte, ... văzând-o te simți mai îmbărbătat, ...

În nopțile negre și furtunoase *lumina farului este candela sfântă,* ce arde la marginea mării.

Viața pe șlep (după Jean Bart; rezumat).

Iarna, când Dunărea îngheață, toate porturile se golesc. Numai la Sulina se umple, apărând un alt oraș în port, format din zecile de șlepuri sosite și ancorate, legate unul de altul și toate la cheiuri, cu școndri. O lume diversă mișună pe puntea acestor locuințe plutitoare și pe cheiuri. O altă lume de viețuitoare trăiesc pe puntea șlepurilor, găini legate de picior, gâște în cuști din nuiele, porci în hambarele de jos, pisica la căldură în cabina barjei și câinele la pază.

Copilul pontonierului se joacă afară, legat cu parâmă de mijloc din scurt, ca să nu cază în apă. Altfel s-a dus.

Pe când celelalte porturi de pe Dunăre iarna dorm, la Sulina se lucrează, încărcându-se ziua - noaptea, vapoarele care pleacă pe mare.

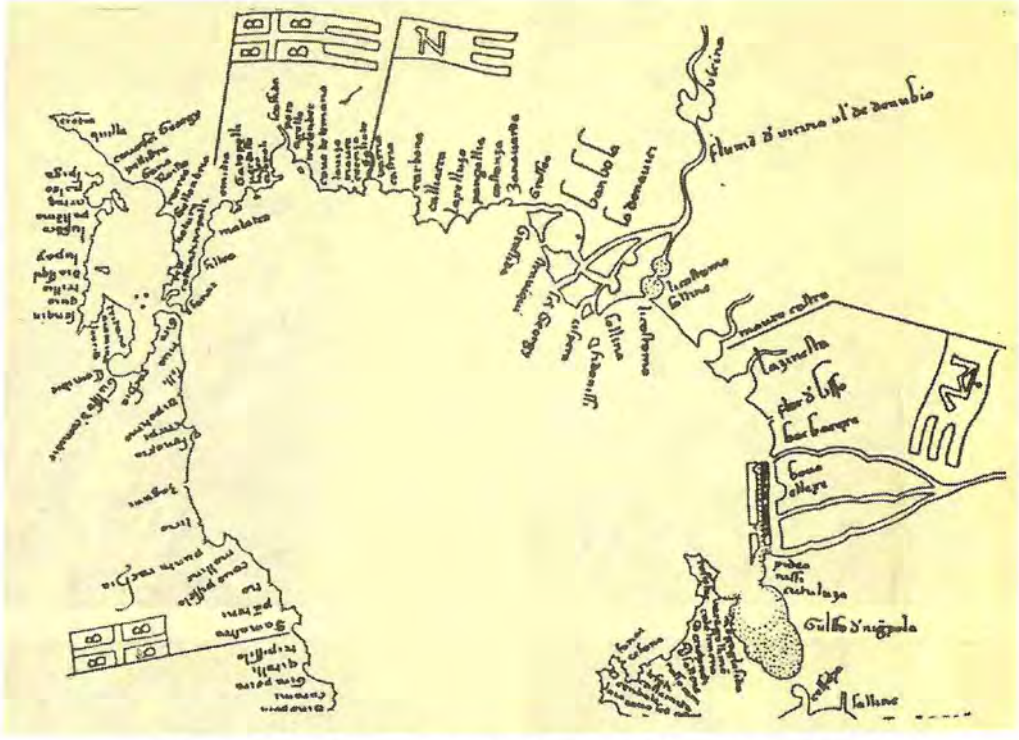
Duminica, după ce au fost la biserică, marinarii își făceau vizite de la un șlep la altul, ca între prieteni sau cu noile cunoștințe atunci făcute, între rudele care se văd după ani de zile.

Uneori în burta șlepurilor, în hambarele goale tapisate cu covoare și stofe după modelul lipovenesc, se dădeau adevărate baluri cu invitații scrise, la care participau o numeroasă asistență, pestriț colorată, după îmbrăcămintea tradițională a fiecărei familii.

Se sparg semințe.

Primăvara, orașul flotant se împrăștie ca prin farmec. În urmă rămân doar amintirile serilor geroase de neuitat, petrecute, într-un oraș plutitor înțepenit în sloiuri, la capătul Dunării.

Planşa 34 – Navigaţia la Gurile Dunării

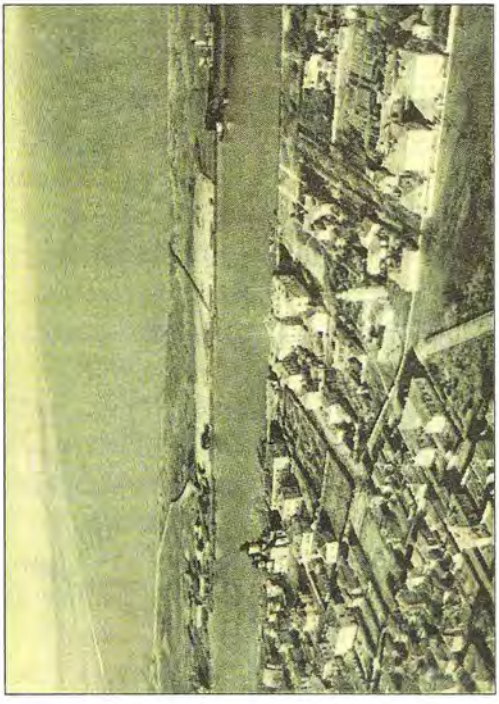


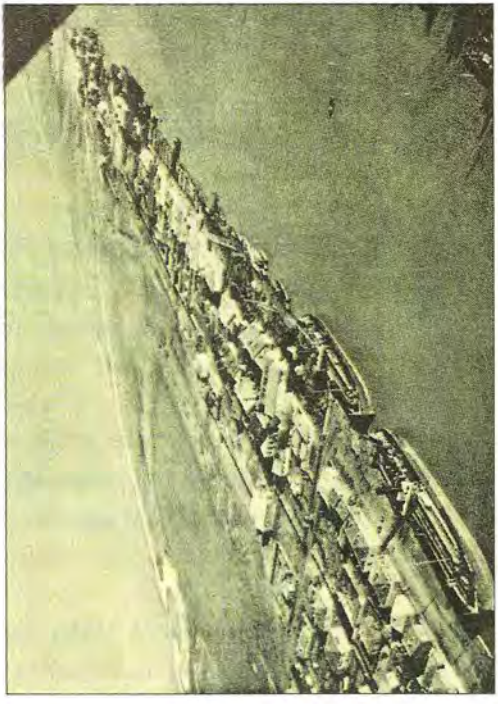
Ţărmul vestpontic după portulanul lui Marino Sanudo din 1320.

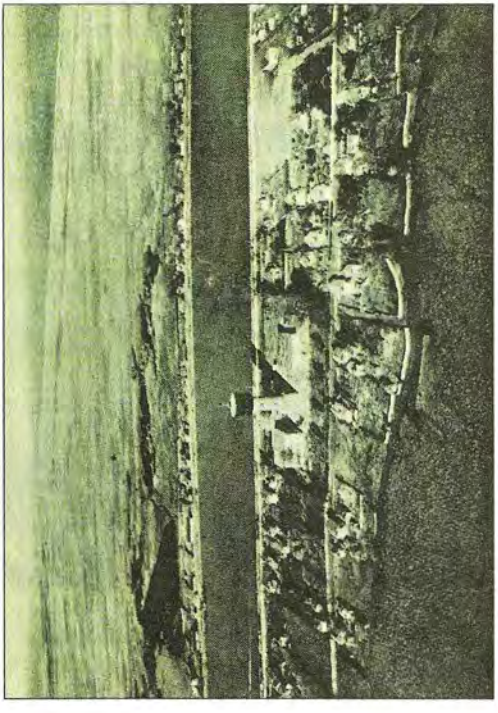
Gura de la Sulina – Gravură după Barlett din 1842

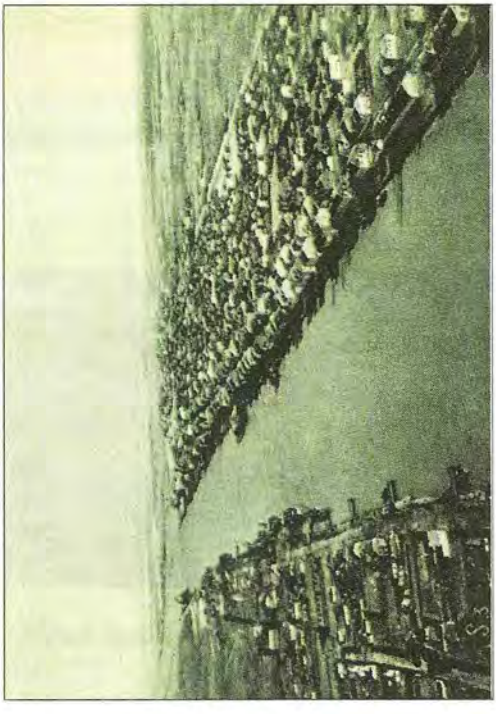
Oraşul Sulina – Gravură germană din sec. al XIX -lea

Planşa 35 – Oraşul Sulina în anul 1930.

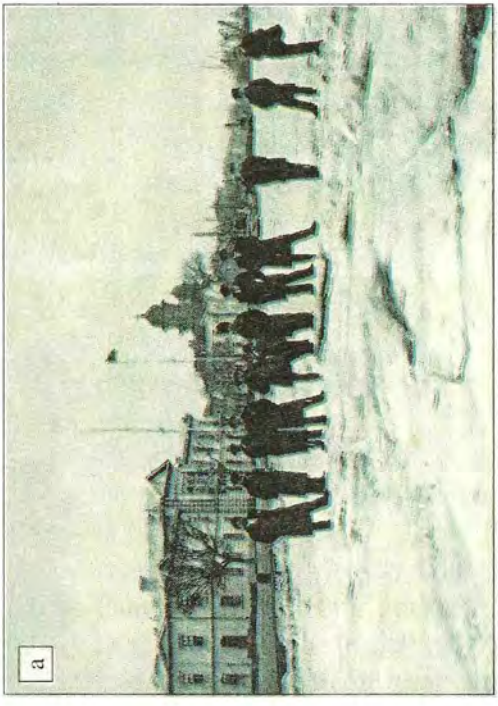


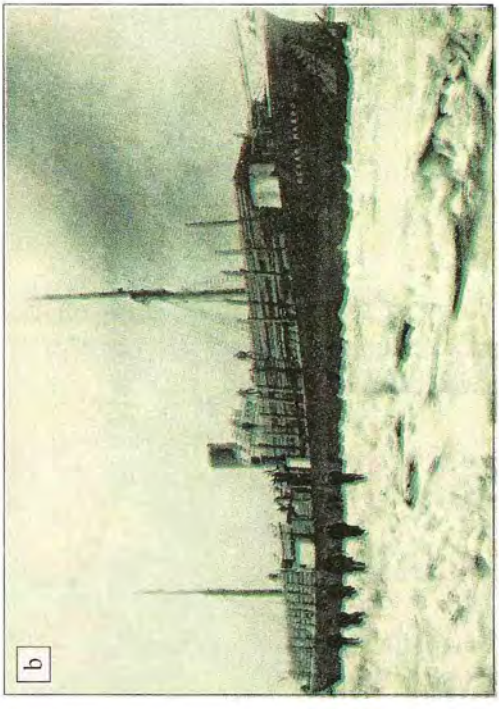


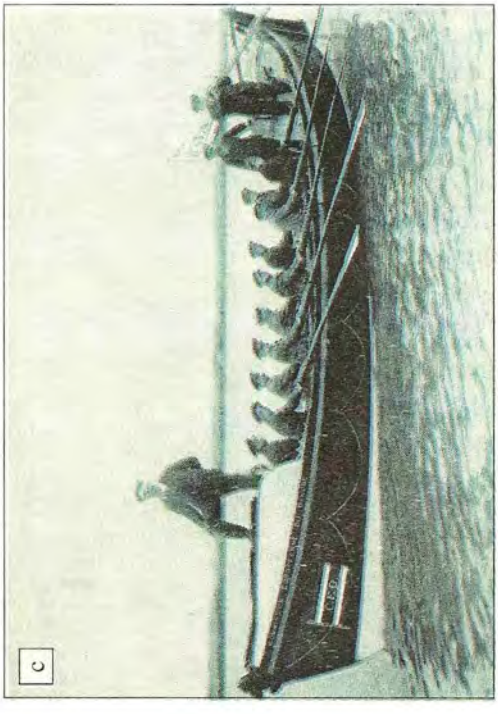




Planşa 36 – Dunărea şi oraşul Sulina sub gheţuri.



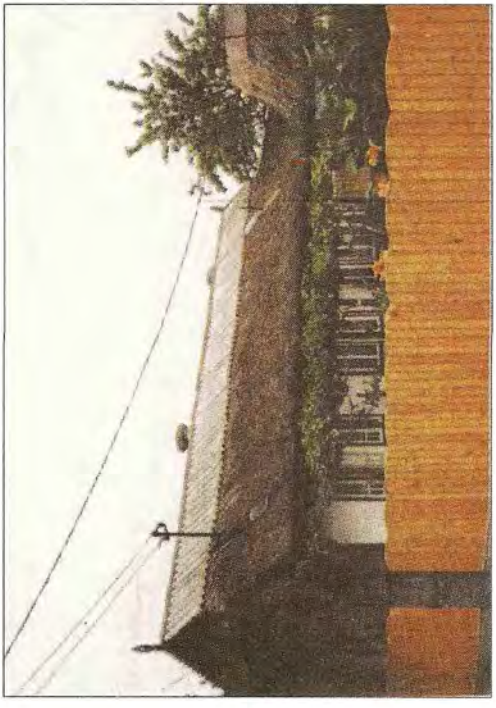


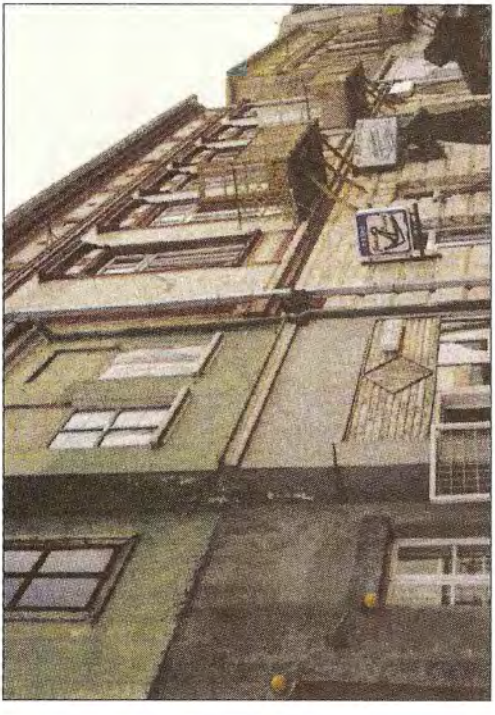


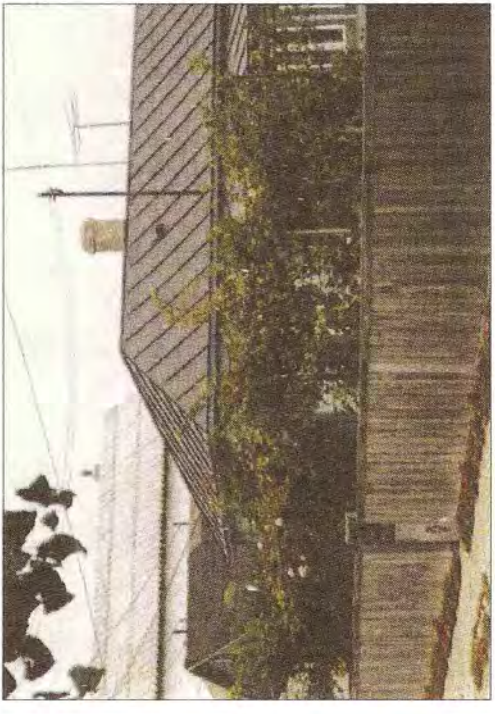
a-b – În iarna anului 1928-1929 s-a manifestat la Sulina cea mai grea iarnă cunoscută în istorie. Gheţurile au prins şi marea pe o lungime de 3 km.

c – Barca de salvare a Căpităniei Portului Sulina. Pentru aceşti bravi marinari salvatori, s-a instituit în anul 1900 **Medalia de Salvator**.

Planşa 37 – Locuinţe de ieri şi de azi la Sulina.







Capitolul V

FARURILE DE LA GURILE DUNĂRII

Pentru a nu creia o confuzie în legătură cu denumirile principalelor faruri de la Sulina, pe care le vom descrie mai jos în expunerea noastră, vom proceda la o nominalizare succesivă a etapelor construcţiei lor astfel: ***Farul Antic; Turcesc; Vechi; Mare; Nou.***

În această succesiune nu am inclus farurile secundare care au avut diferite culori ale luminii aprinse, pe care le vom nominaliza la rândul lor în funcţie de culoarea luminii purtate.

În tratarea modului de semnalizare pe Dunărea maritimă şi în general la gurile Dunării, au fost unii ani de referinţă dintre care amintim 1802, 1857, 1867, 1886, 1925, 1938, în care ani, majoritatea semnalelor au fost reactualizate cu scheme noi şi moderne de semnalizare.

De reţinut este anul 1925, atunci când semnalizarea navigaţiei internaţionale pe Dunărea maritimă şi în zona gurilor Dunării, a revenit integral României. După această dată şi până în prezent sistemul farurilor a fost reconstruit, perfecţionat şi dotat după ultimele norme internaţionale la nivelul tehnicii mondiale, de către România.

Expunerea de faţă nu se opreşte decât tangenţial la construcţiile noi.

Din necesitate şi/sau prin tradiţie o serie de semnale s-au păstrat şi în zilele noastre. La o serie dintre vechile construcţii s-a renunţat. Altele noi au venit să completeze nevoia permanentă de semnalizare, în concordanţă cu regulamentele internaţionale şi cu obligaţia României de a asigura aceste semnale.

În harta etnografică a lui Ion Ionescu de la Brad publicată în 1850, sunt menţionate pentru oraşul Sulina două toponime: **Eskifanal** (Farul vechi) pe malul stâng şi **Enifanal** (Farul nou) pe malul drept. Agronomul român nu a atins în priplul său dobrogean Sulina, dar a preluat din informaţiile oferite de locuitorii de la capătul deltei cele două toponime.

În anul 1850 exista la Sulina un singur far, construit din zidărie de piatră, pe malul drept, completat cu un alt semnal de navigaţie de pe malul stâng, construit din lemn, pe care locuitorii îl considerau un far mai vechi.

Dar nu acestă informaţie este prima atestare documentară a unui far la Marea Neagră.

UN FAR ANTIC LA HISTRIA

Inscripţii şi monede antice la Histria.

În antichitatea roamno - bizantină petrecută între secolele I - VII de la Dunăre şi din Dobrogea, braţul Sulina nu era format. Abia în secolul al IX - lea apare o referire vagă cu privire la Sulina. O hartă medieval timpurie din sec. al XII - lea, cercetată recent de Gh. Mănucu - Adameşteanu poartă repere de navigaţie legate de Dunăre şi de litoralul românesc, fără să aibă înscrise unele toponime.

O inscripţie antică de la Histria descifrată de specialişti, datând din secolul al II - lea, dedicată unui *pontarh* local (neidentificat ca nume), vorbeşte despre râvna acestuia faţă de patrie, *veghind la refacerea portului ..... cetăţii.*

În completarea textului inscripţiei arheologii aduc ca argumente două monede din bronz de la începutul sec. al III - lea, pe al căror revers se distinge clar cel puţin un turn, interpretat de specialişti ca un far antic, construit special pentru portul Histia, probabil cu ocazia refacerii portului.

În ciuda datei relativ recente a celor două bronzuri faţă de durata anterioară, a existenţei cetăţii de peste şapte secole, totul ne îndeamnă să credem că farul antic nu a fost construit acolo pentru prima oară în secolul al II - lea, de când datează inscripţia.

Considerăm că înaintea inscripţiei accesul din spre mare al navelor la cetate, ziua dar în special noaptea, a fost dirijat de un reper luminos (far şi semnal din lemn cel puţin) secole de-a rândul; mai ales că din spre mare din cauza platformei joase nu se distingea, nici un alt reper vizibil la uscat pe câţiva kilometri pentru navele care făceau cabotaj, în afară de dealurile din jurul satului Fântânele aflate la peste 20 km de cetate.

Atunci Cetatea Histria era scăldată de apele mării direct, grindul Chituc ne fiind format, iar cabotajul navelor prin mare şi lacul Razelm originar, se făcea de la cetate, urmărind ţărmul până la intrarea pe Dunăre la Cetatea Halmiris (v. cap. IV toponime).

În capitolul anterior am vorbit despre navigaţia antică spre Cetatea Histria şi spre Delta Dunării atunci în formare.

Probabil pontarhul local şi-a asumat construcţii auxiliare unui port, de natura magaziilor portuare, a aceselor la plaja pe care erau trase la uscat navele pe timp de furtună, sau chiar a construcţiei unui far de semnalizare de la uscat.

Pentru ca să fie făcut sau refăcut un dig sau un chei, era nevoie de mult material pietros adus la lucrare, piatră de care cetatea Histria nu dispunea pe terito-

riul ei.

Precizarea mai recentă a arheologului Octavian Bounegru nu exclude posibilitatea ca Histria să fi avut un port mai la larg, izolat şi scăldat de apele mării. Este doar o altă ipoteză care se loveşte de aceleaşi condiţii tehnice. Noi propunem amplasamentul de la ruinele antice de la Bisericuţa (v. cap. IV, toponime).

Despre navigaţia antică în jurul cetăţii Histria există mai multe informaţii din documentele antichităţii, studiate de mai mulţi cercetători, publicate în tratate şi studii dedicate subiectului, asupra cărora nu vom insista.

Convingerea noastră este că accesul din Marea Neagră pe Dunăre, se făcea mai direct pe alt traseu decât cel actual de la Sulina, folosindu-se complexul antic al lacului Halmyris.

. În sprijinul acvestor comentarii avem în vedere informaţiile rezultate din cercetarea arheologică modernă cu privire la zona de la Histria, pe care am analizat-o după tratatele publicate de arheologi.

FARUL TURCESC DE LA SULINA

Dintr-o publicaţie recentă ca urmare a cercetărilor specialiştilor turcologi în arhivele de le Istanbul, aflăm despre existenţa unui far la Sulina din a doua jumătate a sec. al XVIII - lea.

Pentru traficul comercial de mărfuri de la gurile Dunării, administraţia turcească a provinciei a avut grije să elaboreze regulamente de trafic şi de taxe, pentru toate schelele de la Măcin, Isaccea, Tulcea şi char de pe litoralul Mării Negre de la Caraharman şi Kustendje, Mangalia, Caliacra sau Balcic.

Pentru fiecare schelă în parte operau taxe diferenţiate ca valoare în aspri turceşti, în funcţie de marfă, de calitatea şi modul de operare al mărfii, de construcţia schelei, cheltuieli care trebuiau recuperate din aceste taxe.

Schelele oraşelor amintite se manifestau foarte activ prin exportul de cereale, animale, produse agro - alimentare; în acelaş timp se importau ţesături, încălţăminte, mătase, covoare, haine din blană, ceramică şi marochinărie.

Toate taxele se acumulau la tezaurul public al oraşului, o parte revenind sultanului, care colecta impozite procentuale de pe tot imperiul. Intermediari nu existau.

Despre vacufuri sau despre primele organizaţii neguvernamentale turceşti

Fără să existe o legislaţie aparte privind începerea unei afaceri locale, ca peste tot în lumea medievală (v. porto franco la Trieste), printre locuitorii mai

bogaţi se ridica unul interesat să-şi investească banii într-o afacere.

Vacuf - ul a fost forma administrativă acceptată de legea turcească, de constituire a unei afaceri începute de oamenii mai bogaţi, (embrionul fundaţiilor ONG actuale), asupra cărora nici sultanul nu avea dreptul să intervină.

Fondatorul avea obligaţia de a stabili unele limite ale afacerii, de a o înregistra (a face cunoscut autorităţii locale) la o anumită valoare, de a avea un obiect de activitate (statut), de a fi exploatată de un manager denumit *müteveili* (epitrop).

Vacuful era controlat anual de un *nazir* (agent fiscal) guvernamental, care avea grije de a extrage din veniturile vacufului, ceea ce revenea procentual sultanului.

La Sulina s-a înfiinţat la mijlocul sec. al XVIII - lea un asemenea vacuf.

Fondatorul afacerii de la Sulina a fost Beşir Aga, una dintre personalităţile proeminente ale Dobrogei, eunuc la origine, persoană de culoare (negroid), care a deţinut până la moartea sa din anul 1746, funcţia de *darüssadi agassi* (şeful haremului imperial). Acesta a avut o oarecare influienţă asupra sultanilor Ahmed al III - lea şi Mahmud I - ul, fiind fondatorul mai multor lăcaşuri de cult din Dobrogea şi din Rumelia Orientală.

Domeniul din jurul braţului Sulina unde s-a înfiinţat vacuful lui Beşir Aga, la care facem referire, a fost descris într-un document oficial de la Istanbul astfel :

Braţul Solina fiind o cale dificilă de urmat, în întunericul nopţilor se scufundă şi pier cele mai multe din corăbiile încărcate, ... ; edificarea unui turn de far pe pomenitul braţ, ar duce la salvarea corăbiilor, ... ; pomenitul teren şi turnul farului pe care l-am construit nou, cu bunurile mele la braţul susamintit, Solina, spre folosul oamenilor, ... ; şi a unei cetăţi, ... *kala-i ustuvar, (solide) pe care am construit-o nou lângă Far pe amintitul teren, ... ;* împreună cu, ... *patru magazii, patru hambare şi a şase tombazuri noi* (corăbii mari cu fund plat), ... ;

Am pus condiţia ca din veniturile anuale realizate de aceste bunuri, ... ; să se cumpere, ...; *cantitatea necesară de ulei de măsline pentru iluminarea feştilelor farului, în fiecare noapte; ..... , din aceleaşi venituri să se cumpere hrana la azilul pentru săraci şi neputincioşi, distribuită în fiecare dimineaţă săracilor, formată dintr-o kilă de grâu* (25,7 kg).

În legătură cu clădirea *Farului Turcesc şi cetatea de la Solina*, se deslueşte că farul şi magaziile au fost construite ca noi, una lângă alta.

Epitropul - *müteveili* - vacufului de la Sulina a fost desemnat în persoana lui Seyydi Ishak Aga, cu obligaţia de a asigura funcţionarea neîntreruptă a farului.

Pentru far au fost angajate trei persoane, *care cu schimbul aveau obligaţia să aprindă şi să vegheze la arderea neîntreruptă a feştilelor farului, unul dintre ei având titlul de prim aprinzător (mukid evei), care primea o diurnă de 15 akçe (aspri), iar ceilalţi doi de 10 akÎe.*

Sumele erau destul de consistente devreme ce comandantul - *dizdar* - cetăţii Sulina, a fost numit pe viaţă cu transmitere ereditară a funcţiei, în persoana fratelui epitropului vacuf-ului, cu diurna de 20 akÎe.

În afara aprinzătorilor farului de la Sulina au fost numiţi un tunar cu o diurnă de 10 akÎe, care avea rolul de a anunţa prin salve de tun ordinea de intrare pe braţul Sulina a corăbiilor care staţionau la larg, un portar al cetăţii (cu 5 akçe) şi 17 oşteni de pază (4 akçe).

Întreaga organizare, avea rolul de a asigura buna navigaţie pe braţul Sulina la mijlocul sec. al XVIII - lea.

Probabil că frecvenţa corăbilor din zonă a impus şi mai înainte asemenea construcţii, despre care nu avem informaţii.

Farul Turcesc de la Sulina a fost construit după documentul citat în jurul anului 1745.

Documentaţia cercetată nu ne arată care a fost structura constructivă a farului, dar amplasarea sa pe malul stâng la Sulina, ne face să ne gândim la o construcţie provizorie înaltă din lemn, montată pe o fundaţie din piatră.

În aceiaşi perioadă s-au construit şi magaziile care au rămas pe malul drept al braţului la vărsarea în mare, vizibile după reparaţii succesive în imaginile de la începutul sec. al XIX - lea, făcute de la călătorii străini pe la gura de vărsare a Dunării până în anul 1840.

Sunt documente care demonstrează în raport cu accepţiunea generală actuală asupra guvernării din Dobrogea medievală, că guvernul turcesc a acordat atenţie semnalizării la gura de vărsare în mare de la Sulina, singura de altfel pe care se putea naviga.

Un motiv în plus, care ne asigură împreună cu alte măsuri umanitare specifice religiei musulmane, că guvernarea turcească nu a fost o plagă aruncată asupra Dobrogei, aşa cum am fost educaţi să credem.

FARUL VECHI DE LA SULINA

Până la înfiinţarea Comisiei Europene a Dunării în anul 1856, au existat la vărsarea Dunării în Marea Neagră trei faruri, care compuneau cea ce s-a numit ***Sistemul de semnalizare al gurilor Dunării*** (al Turciei, n.n.) .

Acestea au fost :

- ***Farul vechi*** de la Sulina construit în anul 1802.

Mai multe imagini desenate de călători străini pe Dunăre în prima jumătate a secolului al XIX - lea, ne arată farul de la Sulina în funcțiune.

- Farul de pe ***Insula Şerpilor*** care a fost construit în anul 1842, de către Rusia.

- Un semnal înalt construit din lemn la ***Schober Sagri***, instalat pe coasta Mării Negre la sud de gura Sf. Gheorghe și la 2 km nord de Gura Portiței.

În acel loc de pe grindul Dranov se afla din vechime un far primitiv, ***Farul turcesc***, în punctul de la ***Schober Segri***, acolo unde în 1864, *Comisia Europeană a Dunării* va construi *Baliza Engleză.*

Primul cuvânt derivă de la turcismul *Şöfben* și are rădăcina în cuvântul căldură, care în context înseamnă felinar (lampă) care dă căldură; al doilea cuvânt este german (austriac), derivat din cunoscutul *Seegras* (iarbă de mare).

Societatea care a construit *Farul mare* de la Sulina la cererea guvernului otoman în anul 1802, a fost austriacă. Probabil iarba de mare și stuful uscat folosit la arderea pe platforma farului, singurul combustibil disponibil în zonă.

În acest loc, pe hărțile românești editate până în anul 1930, este menționată *Baliza Engleză.*

Până la instalarea CED, cu acordul guvernului sultanului Selim al III - lea (1789 - 1807), o dată cu reformele *sistemului nou* introduse de acesta în Turcia, **Farul vechi de la Sulina** și semnalul de la **Schobler Sagui**, au fost construite de *Compania austriacă DDSG (Erste K.u.k. Einzig - privilegierte Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft)*, înființată în 1830, ramura dunăreană a *Companiei Lloyd Austriac,* cu sediul la Trieste.

Compania austriacă a concesionat de la guvernul otoman construcția, exploatarea și întreținerea farurilor în contul taxelor de trecere pe la bara Sulina. Taxele au fost fixate ca urmare a folosirii, întreținerii și exploatării farurilor, împreună cu un serviciu de pilotaj și de tras la edec a navelor, cu animale.

După anul 1830, s-a înființat o societate într-o nouă organizare austriacă a sistemului de semnalizare, control și protecție a gurilor Dunării, sub denumirea de ***Administrația generală a farurilor Imperiului Otoman.***

Obligația semnalizării și întreținerii șenalului de la Sulina, fusese consemnată în sarcina Turciei. Mai întâi destul de sumar după după Pacea de la București (1812) privind liberalizarea navigației pe Dunăre, apoi sub controlul militar rusesc (într-un protocol bilateral în 1817) până la Convenția de la Akerman (1826) și în sfârșit prin Tratatul de la Adrianopole (1829), cel care a liberalizat definitiv (mai mult în textul scris al Tratatului, n.n.) navigația în Marea Neagră.

Aceeiași administrație austriacă a construit și întreținut pe litoralul Mării

Negre, Farul de la Şabla (1812), despre care aminteşte Ion Ionescu de la Brad, în memorialul său de călătorie prin Dobrogea. O construcţie primitivă de far la Şabla fusese întâlnită mai înainte, în anul 1786 de Wentzel von Brognard, atunci când acesta străbătuse ţărmul apusean al Mării Negre.

Austriecii construiseră şi prima variantă a Farului Genovez de la Constanţa (1822), vizibil într-o gravură din 1828 datorată lui Hector de Bearn.

Ca urmare a tratatului de la Adrianopole din anul 1829 asigurarea semnalizării la gura de intrare, a trecut în sarcina Rusiei, care a lăsat problemele tehnice de exploatare a farurilor în sarcina societăţii austriece; Rusia preluând problemele militare şi de control vamal, într-un sistem rigid şi total defavorabil navigaţiei pe Dunăre şi pe mare. Situaţia s-a menţinut până la Războiul Crimeei în anul 1853, fiind printre altele una din cauzele războiului.

Explotarea Farului Vechi de la Sulina a rămas în sarcina Societăţii austriece, până în anul 1870, an în care prin constituirea Farului Mare de către CED, societatea austriacă şi-a încetat activitatea.

În continuare CED a exploatat sistemul de semnalizare de la gurile Dunării până în anul 1925, atunci când misiunea a revenit Statului Român prin Societea de Navigaţie Fluvială (NFR), de la Galaţi.

În legătură cu Farul Vechi al gurii de vărsare de la Sulina, nu avem documente care să arate starea şi dimensiunile sale, în afara unor imagini de epocă anterioare anului 1856.

În deceniul 1835 - 1845, activitatea societăţii austriece DDSG s-a amplificat, legată de apariţia vapoarelor cu aburi în Anglia, extinse foarte repede în întreaga Europă.

De la primul vapor de pe Dunăre echipat cu un cazan cu aburi de 60 CP, construit la Viena în anul 1829 sub numele de ***Franz I***, s-au înfiinţat două linii de navigaţie cu dotările necesare, susţinute de Cancelarul austriac Meternich.

O linie de navigaţie fluvială pe Dunăre până la Sulina cu două ramuri, prima în amonte până la cataractele de la Porţile de Fier şi a doua de la Porţile de Fier spre aval, până la Brăila. Pe această ramură din aval, a navigat pe coasta Valachiei vreme de peste un deceniu începând cu anul 1836 - 38, cunoscutul vapor ***Argo***.

A doua linie de navigaţie maritimă dotată cu nave armate şi echipate special la Trieste, dintre care amintim nava ***Maria Dorotheia***, care făcea legătura spre Constantinopole - Smirna, cu plecări de la Sulina şi de la Varna; mai rar cu plecări de la Constanţa. Începând cu anul 1836, linia maritimă cu plecări de la Sulina a fost suspendată de presiunile ruseşti asupra Turciei.

Ca o contramăsură a acestor suspendări şi a controalelor vamale şi de caran-

tină de la Sulina, pentru navele care intrau din mare pe Dunăre, compania austriacă a înfiinţat un serviciu de diligenţe pe ruta Constanţa - Cernavodă, care a funcţionat doar patru ani între 1839 - 1844, întrerupt din cauza atacurilor bandelor de tâlhari care acţionau în Dobrogea.

În aval de Brăila, au funcţionat sporadic nave mici cu vele, care transportau mărfuri. Cu aceste nave erau transportaţi la cerere şi pasageri, fără ca siguranţa lor şi a poştei transportate să fie garantată.

Mai multe imagini de epocă de la Sulina ne arată Farul Vechi construit în anul 1802, sub forma unui turn înalt din zidărie de piatră. Desenatorul unei asemenea imagini a surprins la Sulina, încrucişarea a două nave pe şenal. Una cu pânze sub pavilion Austriac care urcă spre amonte, trasă la edec de barcagii şi alta cu aburi, care părăseşte Sulina.

În larg, se disting corăbii care aşteaptă intrarea pe şenal, semnalul de intrare fiind dat de la baza Farului Vechi cu salve de tun.

Într-o imagine după Durand - Brager, Farul Vechi de la Sulina este o construcţie impresionantă ca înălţime, vizibil deformată în raport cu catargul corăbiei din prim plan.

Farul construit după un model împrumutat din Anglia, are o vigie sveltă şi o platformă de observaţie largă, al cărui rol, în afară de o circulaţie obişnuită, ne scapă. În oraşul Sulina la dimensiunile sale din acea vreme, construcţiile de pe malul drept al braţului sunt la fel de impresionante ca şi farul. Probabil aici se afla şi o cazarmă a militarilor care asigurau paza portului şi deservirea farului, după sistemul administraţiei turceşti descrise anterior.

Dacă evaluăm volumul de piatră adus de la Tulcea, singura sursă de material de construcţii mai apropiată, necesar pentru ridicarea Farului Vechi şi pentru celelalte clădiri din imagine la câteva mii de tone şi dacă le raportăm la capacitatea de 25 - 50 tone a unui barcaz, vom constata că aceste construcţii s-au executat în câteva decenii de după anul 1745. Cărămida este exclusă prin lipsa materialului loessoido argilos din zonă.

O altă imagine preluată după W. Bartlett, corectă din punct de vedere tehnic de această dată, probabil din anul 1861 - 62 (jetelele erau conturate şi Farul roşu provizoriu era în funcţiune), arată ordinea stabilită de organele de Căpităne ale portului.

Ordinea de trecere a barei a fost ca în timpul zilei să se intre pe şenal spre amonte, iar noaptea să se iasă din portul Sulina, la mare.

Despre iluminatul farurilor până la introducerea electricităţii

Din antichitate şi până la sfârşitul sec. al XVIII - lea farurile au fost iluminate pentru scopul lor, de dirijare a navigaţiei în puncte dificile şi la intrarea în

porturi, prin arderea lemnelor şi a cărbunelui, a torţelor cu răşini inflamabile sau cu lămpi rudimentare, în care se ardeau seuri de animale, gudroane sau alte produse vegetale şi animaliere.

Transmiterea luminii farului s-a făcut în tot acest timp cu mijloace simple, cu panouri vopsite în culori deschise, reflectante, împreună cu obturatoare de lumină, manipulate manual.

În anul 1791 au apărut unele mijloace mai perfecţionate legate de transmiterea luminii, atunci când industria sticlei a fost pregătită să producă oglinzi parabolice (convexe), ca cele aplicate în porturile Teulères şi Broda de pe coasta Franţei. În acel moment lămpile farurilor ardeau petrol distilat.

Puţin mai târziu, în anul 1825, pe baza încercărilor făcute la farurile din Franţa, de către Augustin Fresnel (1788 - 1827) fizician francez, s-a dezvoltat teoria undelor ondulatorii în optică şi cu ajutorul opticianului Soleil, s-au construit primele faruri cu lentile convergente la lămpile cu petrol.

Sistemul nu a fost satisfăcător şi ca urmare s-a continuat aplicarea vechilor procedee, până la apriţia electricităţii.

Abia în anul 1864, s-a încercat aplicarea electricităţii la iluminarea Farului de la Hève în Franţa. De atunci sistemul a fost aplicat în unele puncte pe coastele Franţei şi Angliei, dar majoritatea farurilor din Europa, au rămas să fie iluminate după vechiul procedeu, al lămpilor cu capete de iluminat multiple care ardeau petrol.

În anul 1869, CED a început construcţia Farului Mare alăturată construcţiei vechi, lucrare terminată un an mai târziu. Iluminarea noului far s-a făcut prin adrerea unui amestec de aer cu vapori de petrol pulverizat. Instalaţia completă a fost livrată de firma engleză Simpson & Co. of Grosvenor Road - Plimco şi a fost montată la 5 noiembrie 1870.

La Sulina s-a perfecţionat o altă invenţie a tehnicienilor de aici. S-a încercat pulverizarea petrolului distilat (benzinelor) sub presiune, într-o lampă cu site şi filtre multiple.

A fost o lampă care avea o lumină intensă, uniformă şi aproape curată de impurităţi, care ulterior a fost brevetată şi în alte ţări, sub denumirea de *primus*. De la acest procedeu, România a devenit principalul producător şi exportator de aparate casnice din Europa prin Firma Globus, care avea sediul la Galaţi (Bucureşti).

În anul 1875 s-a introdus arderea uleiului mineral.

Uleiul mineral era cunoscut de câteva secole şi unul din locurile de producere în Europa, a fost România. Aici în România, în jud. Prahova (dar şi în Franţa la Pechelbronn sec. al XV -lea sau în Galiţia la Boryslaw, sec. al XVI -

lea) , produsul s-a folosit încă din sec. al XVII - lea, printr-o distilare (fierbere) rudimentară a țițeiului, moment în care obținea consistența necesară, pentru gresarea osiilor la căruțe și pentru iliminatul casnic în lămpi cu aspect de opaițe.

În Rusia, uleiul mineral se găsea aproape în stare naturală în apropiere de Baku, la Marea Caspică, încă din antichitate.

Pentru iluminarea Farului Mare de la Sulina, nu a fost o problemă deosebită aprovizionarea cu ulei mineral din Jud. Prahova, după ce CED a restaurat farul și după ce problema semnalizării navigației, a intrat sub administrarea CED prin Căpitănia Portului Sulina.

Sistemul s-a dovedit neeconomic și cu mare greutate a fost abandonat, având în vedere importanța Farului Mare, consumul său și importanța navigației neîntrerupte zi și noapte, prin gura canalului. Cheltuielile au fost considerabile, atât la consumuri cât și la aprovizionare.

Pentru ca navigatorii să poată diferenția noaptea farurile unul față de altul, cea mai mare parte dintre luminile farului au fost înzestrate de-a lungul vremii, cu caracteristici variabile astfel :

Faruri cu lumină fixă. Au avut misiunea de a transmite lumina în toate direcțiile. Modernizate cu sistemul Fresnel în anul 1791, aceste faruri au avut lentila de forma unui glob circular, a cărui secțiune diametrală se prezenta în striațiuni succesive ca o lentilă convexă.

Farurile cu eclat. La aceste faruri, s-a menținut sistemul de striațiuni succesive ale lentilei globului aranjate după cercetări de fizică optică, cu rolul de a concentra fascicolul luminos pe o anumită direcție și de a dispersa lumina pe celelalte direcții. În acest caz globul se rotește în jurul unei axe verticale. Au existat faruri care au combinat aceste două sisteme de iluminare.

Farurile cu eclipsă. Optica acestor tipuri de faruri este compusă din trei sau patru panouri mobile formate din lentile convergente și prisme cu toate planurile reflectorizante, care concentrează fiecare lumina în jurul axei de rotire. Rotirea întregului ansamblu se face în jurul sursei de lumină, cu ajutorul unui mecanism de ceas, observatorul citind un singur fascicol de lumină în dreptul axei, iar în afara axei un spațiu de întuneric. Viteza de rotire a mecanismului de ceas, asigură caracteristica farului. În anul 1893, Bourdelle a imaginat un nou sistem optic, de data aceasta a sursei de lumină, format din mai multe lentile cu rotire rapidă, care asigură un fascicul concentrat de scurtă durată, montat în interiorul ansamblului eclipsei farului.

La Sulina primul iluminat electric din România

În anul 1882, după o călătorie a lui Sir Charles în SUA au fost comandate și

aduse la Sulina, mai multe surse de curent electric şi instalaţii electrice cu lămpi, proiectoare, oglinzi, etc., pentru cele trei faruri construite deja.

S-a constatat în scurtă vreme că în funcţionarea lor, aceste instalaţii nu au dat rezultatele scontate, cel puţin pentru iluminarea Farului Mare.

În această situaţie energia electică disponibilă a fost instalată la construcţiile publice şi de locuinţe realizate în jurul farului mare şi folosită pentru iluminatul interioarelor clădirii administrative a CED, sau pentru unele locuinţe de serviciu din jurul farului.

În lunile de vară ale anului 1883, a fost montată o instalaţie electrică pentru iluminatul cheiurilor, a grădinii publice din Sulina şi a altor folosinţe.

Seara, în foişorul din mijlocul grădinii publice din Sulina cânta fanfara Marinei Militare a Flotilei de Dunăre, în anii când Iosif Ivanovici (1845 - 1902) venit de la Galaţi, a compus celebrul său vals, Valurile Dunării, spre delectarea locuitorilor şi a pasagerilor de pe vapoarele ancorate în port.

Unul din componenţii fanfarei militare a fost tatăl lui George Georgescu (1887 - 1964) marele dirijor român, a cărui statuie se află azi în mijlocul grădinii publice din Sulina.

În opinia noastră, la Sulina în anul 1883, s-a realizat prima iluminare electrică publică din România.

Dovadă este exerciţiul financiar al CED din anul 1884 (balanţa pentru cheltuielile realizate în 1883), în care la capitolul nou intitulat **Luminarea şi Balisagiul Portului,** este prevăzută o investiţie de 87.888 Ffr. Era o sumă mare pentru acele vremuri, în comparaţie cu investiţiile făcute între 1864 - 1883, pentru alte construcţii de cheiuri de la Sulina evaluate la 1.268.800 Ffr. Anterior anului 1883, au existat doar cheltuieli destinate întreţinerii construcţiilor, unde erau cumulate şi cele destinate balizajului pe timp de zi şi întreţinerii Farului Mare.

Sistemul electric de iluminat al farurilor avea să mai aştepte aproape două decenii, până când procedeul de iluminat în lămpi cu arc electric sub curent alternativ, avea să fie inventat la începutul sec. al XX - lea.

FARUL MARE DE LA SULINA

Caracteristicile tehnice ale Farului Mare de la Sulina

Restaurarea vechiului far construit în anul 1802, ar fi necesitat probabil şi unele modificări tehnice de rezistenţă şi stabilitate în special la fundaţia farului, motiv pentru care în anul 1869 s-au bătut piloţi din lemn de stejar, pe care s-a ridicat în apropiere actuala structură.

Convingerea noastră este că Farul Vechi urma să fie demolat şi imediat alături, s-a construit o nouă structură din cărămidă şi piatră, cea care se prezintă în zilele noastre la Farul Mare. A fost momentul în care societatea austriacă DDSG a părăsit Sulina.

Noua construcţie terminată în anul 1870, are o formă tronconică din zidărie de cărămidă cu mortar de var, tencuit la interior şi la exterior, în interior, golul cilindric pe toată înălţimea construcţiei, având o scară metalică în spirală ancorată în zidărie.

Iluminatul natural în interior al scării este asigurat prin trei ferestre circulare, plasate pe două generatoare opuse spre oraş (vest) şi spre mare (est), aşezate la înălţimi diferite la fiecare spirală a scării de urcare.

La nivelul superior al construcţiei de zidărie, s-a amenajat o platformă de circulaţie cu balustradă în jurul vigiei farului, pe care aveau şi au în prezent acces vizitatorii construcţiei.

Proiectul pentru actuala construcţie se pare că a fost elaborat de M. Engelhardt de profesiune medic, colaborator din afara Serviciului Tehnic al CED, proiect însuşit sub conducerea lui Sir Charles A. Hartley.

De-a lungul vremii, Farul Mare a suferit unele modificări de aspect exterior şi interior, funcţionale, fără ca să-i fie afectată structura de rezistenţă iniţială.

Înălţimea construcţiei este de 17,34 m; înălţimea luminii farului a fost de 21m.

Poziţia farului este la 45° 09' 03" N; 29° 39' 09" E.

Lumina farului a fost albă. La început în anul 1870 fixă, apoi după modernizare, de tipul cu eclat, vizibilă în sectorul de coastă 180° - 346° (158°).

Vizibilitatea luminii a fost până la 12 Mm.

Vigia (cupola) farului este construită din metal, dar ea a fost iniţial din tablă de cupru cilindrică cu diametrul de 2 m, acoperită cu table în pantă şi un vârf, pe care a fost montată o giruetă.

După modernizare, vigia a avut pe contur un număr de patru rânduri de ochiuri de ferestre, cu sticla din cristal gros, unele dintre ele păstrându-se şi în zilele noastre. În momentul în care s-a introdus iluminatul electric al farului, s-a înlocuit cupola farului, adaptată noilor dimensiuni ale mecanismului de rotire.

Mecanismul modernizat al farului a fost de tipul farurilor cu eclat, rotitor, pe un mecanism de ceas construit din bronz, în prezent parţial dezasamblat. Sursele de lumină au fost cu lămpi cu arc multiple, pentru ca pe parcurs, sursa să fie în mai multe rânduri înoită cu alte modele, pe acelaş sistem şi mecanism de rotire.

În jurul farului, sau construit clădiri de locuinţe pentru personalul farului şi

depozite de materiale pentru far.

Imagini pe c.p.i. de epocă de la Sulina ne arată la nivelul platformei de circulaţie din jurul vigiei farului, panouri mari cu o cifră (atunci 24) care semnalizau de la uscat în largul mării, adâncimea navigabilă în picioare engelzeşti de intrare la bara Sulina pe Canalul Maritim.

După al doilea război mondial, în momentul în care cheiul unde se afla mira hidrometrică a portului Sulina a fost refăcut pe noua structură, placa din bronz de atestare a CED perzentată în cap. II, care se afla montată în zidul cheiului lângă mira hidrometrică, a fost mutată şi montată pe zidul de incintă al Farului Mare.

În prezent, farul se află în administrarea Muzeului Delta Dunării şi a Ministerului Culturii ca monument istoric.

ALTE FARURI DE LA SULINA

Farul roşu provizoriu.

Farul a fost construit în anul 1861 la capătul jetelei în construcţie, la o lungime de 1500 m faţă de rădăcină, la curba batimetrică de peste 24 de picioare în şenal şi 9 picioare la exteriorul digului.

Construcţia provizorie a fost în turn hexagonal din zăbrele metralice vopsite în alb, cu o infrastructură din lemn de stejar vopsite în negru. Înălţimea de construcţie a fost de 40 picioare (12,90 m).

Lumina farului provizoriu a fost de gradul al treilea de culoare roşie, la început fixă. Farul s-a aflat în funcţiune cinci ani, până la intrarea în funcţiune a Farului Roşu definitiv.

Farul Roşu

Până la terminarea etapei a doua dintre anii 1869 - 1870, a construcţiilor de îndiguire şi a cheiurilor de la gura de vărsare a braţului Sulina, singurul mod de semnalizare spre larg a intrării pe şenal a fost Farul Vechi, cel construit în anul 1802.

Pentru semnalizarea pasei de intrare pe şenal în special pentru navele cu vele, a fost necesar să se construiască un reper vizibil, pe care navele care se angajau prin pasă, să poată stabili o direcţie de aterizare.

În regulamentele internaţionale de navigaţie iluminarea pe timp de noapte a navelor în marş, se face cu *lumini din borduri* continui, de culoare roşie la babordul navei şi de culoare verde la tribordul navei.

Pentru siguranţa navelor în plutire, la întâlnirea a două nave pe timp de noapte, luminile din borduri trebue să aibă culori opuse. În caz contrar există

pericolul ciocnirilor.

O expresie românească, *Verde-n verde, Roşu-n roş, drumul e periculos,* a devenit clasică în rândul marinarilor.

Ca urmare, la capătul jetelei de nord s-a stabilit construirea unui far echipat cu lumină de culoare roşie. Orice navă intra noaptea pe şenal, trebuia să vadă culoarea roşie în bordul navei cu culoarea verde. Invers la ieşirea de pe şenal.

Farul a fost construit în anul 1867 din zidărie circulară de cărămidă, cu o lumină fixă de culoare roşie. Înălţimea de construcţie a farului este de 41,6 picioare (12,90 m) la planul focal. Diametrul soclului farului este de 18 picioare englezeşti (5,90 m), construit pe piloţi din stejar bătuţi cu soneta, înglobaţi într-o platformă din blocuri artificiale de beton.

Mai târziu, după modernizarea sistemelor de iluminat s-a adoptat tipul farului cu eclat de 0,3 sec, la o sclipire de 2,7 sec.

Vizibilitatea farului a fost de aproape 8 Mm.

Farul Roşu se află construit pe jetelă la capătul ei, cu o orientare de 72° 45' E, faţă de farul mare (vechi). Construcţia se află şi în zilele noastre la 7,5 cabluri NE de Farul Mare.

Farul Roşu a fost desfiinţat în anul 1925 în momentul în care, prin prelungirea jetelelor poziţia farului roşu devenise inutilă.

Pe măsură ce lungimea jetelelor a avansat în mare, s-au construit mai multe semnale parţial provizorii, echipate cu aceeaşi lumină şi eclat ca cea a Farului Roşu.

În prezent, Avizul pentru Navigatori din anul 1999, prevede că rolul farului roşu de pe jetela de la nord, a fost preluat de o nouă construcţie din beton de formă rectangulară cu o înălţime de 6 m şi lumina de culoare roşie cu eclat de 5,5 sec 0,7 sec sclipire, la coordonatele 45 ° 08' 70" N; 29° 46' 12" E.

Farul Roşu a devenit monument istoric local la fel ca Farul Mare. Are o lumină albă fixă cu rol de dirijare a navigaţiei.

Farul Verde provizoriu

A fost construit într-un eşafodaj dn lemn în anul 1862 în prima etapă de construcţie a jetelelor, la 500 m est de Farul Mare cu orientare 74 °.

A fost menţinut aprins până în 1869.

A avut o lumină verde fixă cu o vizibilitate până la 5 Mm.

Farul Verde

S-a aflat în funcţiune la capătul jetelei dinspre sud pe muzoar, începând cu anul 1886, la 13.750 picioare (4136 m) de la originea jetelei, orientat la 75 ° E, faţă de Farul Mare.

Coordonatele farului au fost 45 ° 10' N, respectiv 29 ° 44' E.

Construcţia este un turn de formă pătrată din cadre metalice cu zăbrele vopsite în alb, farul a fost de gradul al şaselea cu eclatul de sclipire cu lumină verde, la o durată de 0,3 sec şi eclipsa la 2,7 sec.

Înălţimea planului focal a fost de 47 de picioare (14,32 m), cu vizibilitatea la 10 Mm.

La fel ca şi Farul Roşu, Farul Verde a fost scos din exploatare în anul 1925.

În prezent, rolul fostului far a fost preluat de o construcţie rectangulară din beton înaltă de 6 m, în punctul de coordonate 45° 08´ 78" N; 29° 46' 20" E. Farul actual este echipat cu lumină de culoare verde cu eclat de 5,5 sec, la o sclipire de 0,7 sec.

SEMNALE PENTRU NAVIGAŢIE

Baliza combinată cu fluier de tip Courtenay

A funcţionat spre larg la capătul jetelei de sud în acelaş timp ca Farul Verde, cu un eclat luminos şi sonor la 3 sec. Baliza a fost ancorată la 2.630 paşi (801,59m) până la intrarea pe şenal, la o adâncime de 39 de picioare (11,89m).

În dreptul acestei balize fiecare navă trebuia să aştepte pilotul de intrare pe canal. Pe timpul iernii baliza era înlocuită cu un semnal sferic montat pe un şcondru.

Focul de direcţionare

Semnal luminos roşu montat pe digul de nord la 2050 paşi (624 m) de Farul Roşu. Semnalul a avut un eclat la fiecare secundă, montat pe un eşafodaj din lemn.

Semnale de adâncime minimă pentru bara Sulina

Pe clădirea Farului Mare de la Sulina s-au afişat panouri mari, negre cu cifre albe, care indicau adâncimea la bară măsurată în picioare. Cifrele erau vizibile cu binoclul din larg. Interzicerea accesului pe canal se semnaliza cu un pavilion albastru, arborat pe clădirea farului.

În amonte pe canal, la Ceatalul Sf. Gheorghe, acolo unde se bifurcă braţul Sf. Gheorghe de Canalul Sulina, erau afişate semnale pe un stâlp mai multe cu bule negre, care arătau nivelul apei la ieşirea în mare de la gura de vărsare.

O bulă neagră indica o scădere a nivelului cu 9 cm; două bule = 15 cm; trei bule = 21 cm; patru bule = 30 cm. O semnalizare care se păstrează şi în zilele noastre.

Semnale de ceaţă prin explozii

În anul 1890, la propunerea lui Sir Charles A. Hartley la acea vreme consilier al C.E.D. cu sediul la Londra, au fost instalate două semnalizatoare pe timp

de ceață cu explozie.

Un semnalizator pe plaja de la Sulina la sud de jetela de sud, cu frecvența de o explozie la zece minute. Pe măsură ce jetela a avnsat în mare dincolo de lungimea realizată până în anul 1929, acest tip de semnalizator a fost deplasat spre larg.

Al doilea semnalizator, a fost instalat în orașul Sf. Gheorghe în apropierea farului, cu frecvența de o explozie le cinci minute.

În anul 1913, după un naufragiu celebru petrecut în anul 1912, s-a instalat un semnalizator de ceață cu explozie și pe insula Șerpilor, cu frecvența de o explozie la fiecare șapte minute și jumătate.

Sistemul a fost înlocuit între timp cu alt tip de semnale luminoase. Era foarte costisitor, periculos și foarte imprecis. Sistemul nu stabilea tipul și durata zilei cu ceață, deoarece nu peste tot în jurul gurei de vărsare se manifesta ceața.

Sinistrul din anul 1912 s-a petrecut la o navă cu militari români care participau la un exercițiu de debarcare, în care s-au înregistrat multe victime. În memoria acestor militari care făceau parte din trupele de uscat ale Armatei Române, s-a ridicat un monument în Cimitirul Eroilor din Constanța, în incinta memorialului militarilor Francezi.

Pe placa din calcar a monumentului sunt menționate numele tuturor militarilor dispăruți.

Nautofonul

O instalație sonoră modernă a înlocuit prin anii 1930 - 32 semnalele cu explozie, care a fost amplasată pe digul de sud, de unde se emiteau semnale de ceață. Sistemul este utilizat și în zilele noastre printr-o sirenă de ceață, care emite semnale discontinue pe durata a 30 sec.

Senmnalizarea și balizajul pe Dunărea maritimă

La punctele dificile pe traseul Canalului Sulina au fost montate geamanduri conice vopsite în roșu și geamanduri cilindrice vopsite în negru.

Geamandurile roșii semnalizau șenalul navigabil care se afla cuprins între aliniamentul geamandurilor și malul drept ; geamandurile negre semnalizau șenalul aflat între aliniamentul lor și malul stâng. Pe timpul iernii până la blocarea șenalului cu gheață, geamandurile erau înlocuite cu școndri verticali, vopsiți în aceleași culori.

În punctele în care adâncimea fluviului este foarte mare, se montează pe uscat cupluri de balize triunghiulare.În punctele unde ancorajul este interzis se montează pe uscat un panou negru cu o ancoră desenată în alb.

Distanțele pe Calanul Sulina au fost marcate în Mm, cu panouri metalice negre inscripționate cifric cu alb, montate pe malul stâng, începând de la mila

zero de la Sulina, până la mila 100 de la Brăila.

În amonte de Brăila distanțele sunt marcate în kilometri.

FARUL DE LA SF. GHEORGHE

În anul1864, CED a construit Farul de la gura Sf. Gheorghe pus în funcțiune la 4 mai 1865.

Farul a fost amplasat pe un mic ostrov aflat la sud de insula mică de la Olinka și a avut coordonatele de 44 ° 51' 05 " N ; 29 ° 36 ' 52 " E.

Turnul de formă rectangulară construit din lemn vopsit în negru, a fost ridicat pe un eșafodaj spațial din lemn. Lumina farului a fost de culoare albă de gradul al patrulea cu un eclat la fiecare 5 sec, după o eclipsă totală. Înălțimea planului focal la 65 de picioare (19,81 m). Vizibilitatea de 14 Mm.

În fața bancului de nisip care conturează ostrovul farului de la Sf. Gheorghe, au fost instalate două geamanduri de semnalizare la adâncimea de 3 picioare.

BALIZA ENGLEZĂ

Între Gura Portiței și brațul Sf. Gheorghe coasta Mării Negre este foarte joasă, greu perceptibilă de la distanță mare.

În anul1868, CED a instalat o baliză fixă cu o înălțime de 50 de picioare (15,24 m) peste nivelul mării.

În același timp, pe curba batimetrică de 30 de picioare (9,14 m), la larg, au fost instalate 8 geamanduri mari din tablă vopsite în negru, la 2,5 Mm distanță una de alta, pentru dirijarea navigației costiere pe timpul zilei.

Baliza a fost construită pe locul fostului semnal turcesc de la Schober Sagri, amintit mai sus.

FARUL DE PE INSULA ȘERPILOR

Insula Șerpilor, o formațiune stâncoasă care a aprținut României începând cu anul 1878 și până în anul 1947, se află la o distanță de 22 Mm ENE, de gura Sulina.

Farul de pe insulă a fost construit de Rusia între 1836 – 1842 și a fost distrus de bombardamentele germane în timpul primului război mondial, în anul 1917.

La cererea guvernului României care avea în întreținere și exploatare farul de pe insulă, C.E.D. a luat măsura de a reconstrui farul în anul 1920 la aceiași formă și pe același amplasament cu aceleași caracteristici.

Stâncile insulei nelocuite şi fără resurse materiale greu abordabile, din cauza lipsei unui punct de acostare, au cauzat multe dificultăţi la refacere. Cimentul şi alte materiale înclusiv apa potabilă pentru beton sau pentru constructori, au fost aduse de la Sulina.

Clădirea farului era înconjurată şi de o cazarmă pentru paznicii farului şi pentru militari.

Farul a fost repus în funcţiune la 1 decembrie 1922.

Farul a fost instalat pe cea mai înaltă cotă a insulei, la coordonatele de 45 ° 16' 17" N; 30 ° 14' 23" E, şi câtă vreme a aparţinut României, farul a avut o secţiune octogonală tencuită în alb, cu lanterna montată într-o vigie verde.

Lumina farului de culoare albă a fost de gradul al doilea, cu un grup de 3 eclaturi la fiecare 15 secunde; primul eclat de 0,29 sec. cu eclipsă de 2,33 sec.; al doilea eclat de 0,29 sec. cu eclipsă de 2,33 sec.; al treilea eclat de 0,29 sec. cu eclipsă de 9,47 sec.

Înălţimea planului focal aflată la 180 de picioare (54,86 m). Vizibilitatea de 20 de Mm.

În permanenţă pe insulă se aflau şase persoane, trei paznici de far şi trei militari aduşi de la Sulina cu pilotina portului, în schimburi de câte trei luni.

Nu cunoaştem caracteristicile farului din zilele nostre decât dintr-o carte pilot franceză.

PILOTAJUL

Toate navele care abordează Sulina, sunt obligate a cere prin semnale şi a lua la bord, piloţii specializaţi ai portului Sulina, cu excepţia navelor mici de până la 180 t fără balast.

Pilotina care transporta piloţii în largul mării, purta un pavilion albastru cu romb roşu la mijloc. În caz că piloţii nu puteau ieşi în larg din cauza furtunii la gura de intrare, se ridica la Farul Mare un pavilion albastru, iar noaptea se aprindeau pe capetele jetelelor două lumini sub lumina farurilor de la capul jetelelor. Lumină roşie la farul de pe jetela de la nord.

În caz contrar navele intrau pe răpunderea proprie, cu consecinţele respective.

În avizele pentru navigatori adresate căpitanilor de nave, nu se recomandă venirea de la sud.

Pentru siguranţa navigaţiei în zilele noastre, s-a revenit asupra orientărilor navelor din spre larg.

Când se vine din spre E şi SE, se recomandă a se ateriza pe farul se pe insu-

la Şerpilor şi de aici se aterizează direct pe geamandura cu fluier montată la capul jetelei de nord.

Când se vine de la nord se vor avea în vedere bancurile de nisip formate la gura Chilia, care avansează.

Intrarea pe canal se face pe drum adevărat 260 ° pe geamandura cu fluier, care va fi ocolită pe la sud. Aliniamentul care marchează axul canalului se află pe drum de 301°75'. Se trece printre şcondrii care marchează bara, lăsând şcondri negri la sud şi pe cei roşii la nord.

La ieşirea de pe Canal, se procedează invers, pe drum 121° 25' , ocolindu-se geamandura cu fluier şi de aici se alege drum 80 °.

FARUL NOU DE LA SULINA

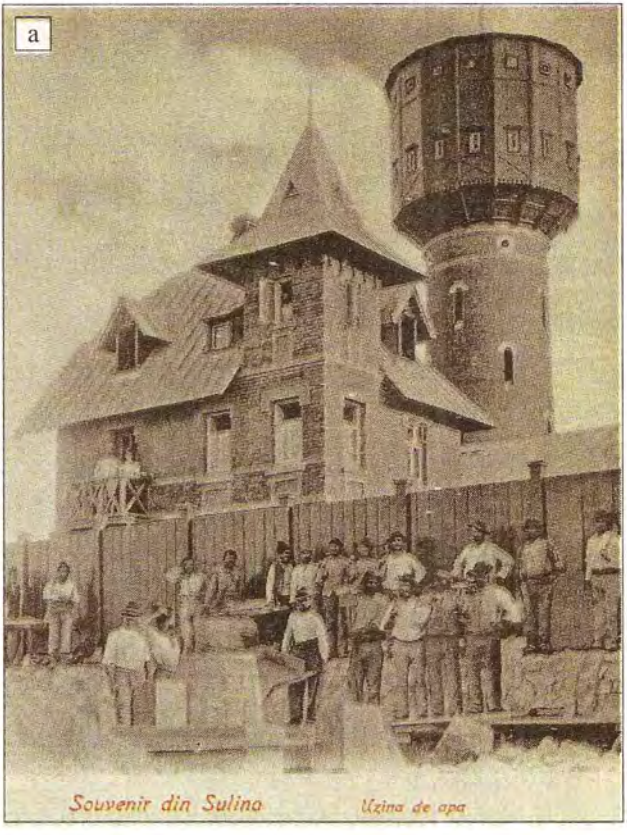
Este o construcţie monumentală bin beton armat de formă cilindrică, cu o înălţime la planul focal de 50 m peste nivelul apei. Cilindrul are 5 m diametru, fiind dotat cu mai multe platforme de lucru şi de vizitare.

O clădire cu două nivele pentru diferite sedii cu anexele uzinei proprii independente, o platformă la 30 m pentru antena radar, pentru vizitatori şi diferite anmenajări turistice şi punctul de comandă de la 40 m. Deasupra se află vigia farului cu punte etalon de vizitare.

Coordonatele farului sunt 45 ° 08 ' 92 " N ; 29 ° 45 ' 65 " E; lumina farului este de culoare albă cu mai multe eclaturi pe durata a 16,2 sec; menţionate în avizele pentru navigatori.

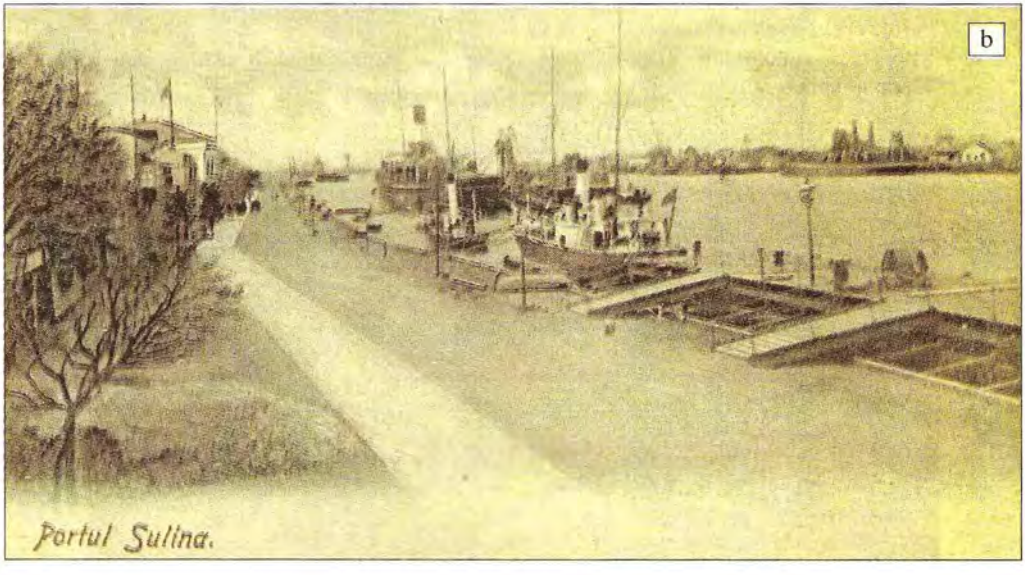
Vizibilitatea Farului Nou se află în sectorul de coastă 165° - 45° (240°), până la distanţa de 19 Mm.

Planşa 38 – Construcţii şi instalaţii publice la Sulina. (Colecţia Marinel Chiriac - Constanţa)

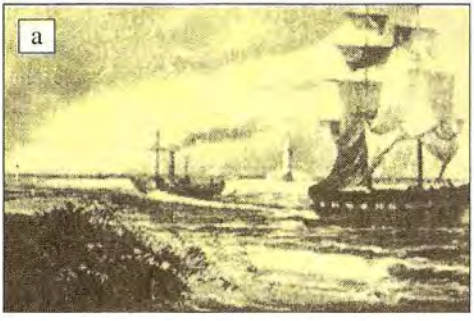


a - Uzina de apă construită între 1905 – 1910

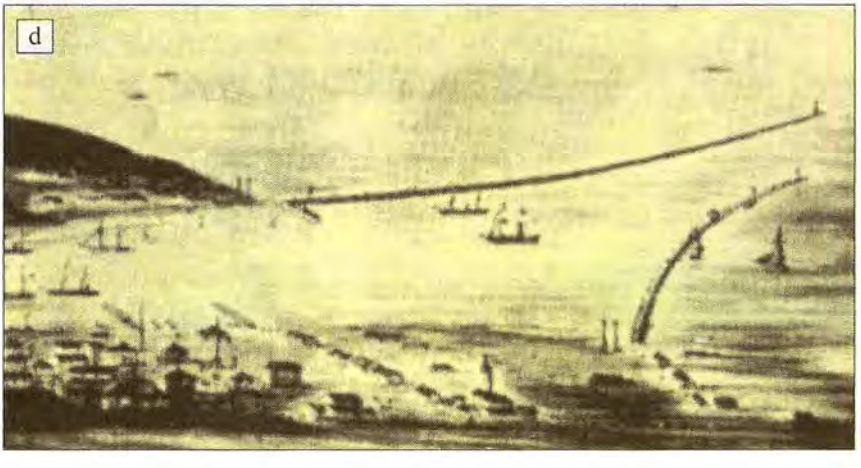
b - Debarcaderul navelor de pasageri



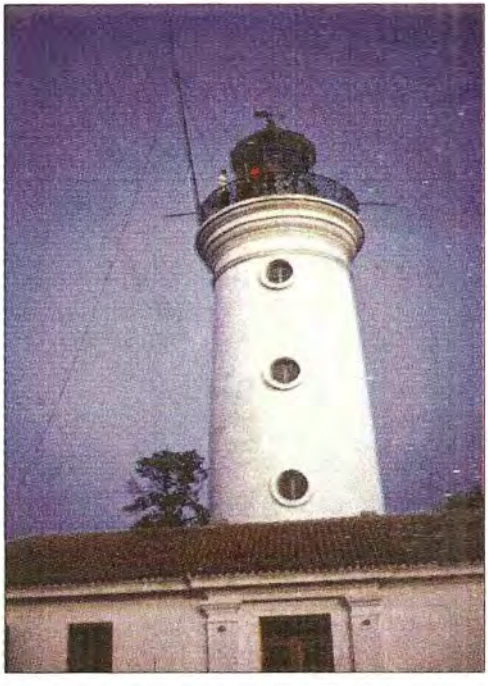
Planşa 39 – Farul Vechi de la Sulina construit în 1802.



a – O corabie cu aburi de tipul Argo iese de pe canal.
b – O corabie de până la 50 t este trasă la edec de barcagii. Semnalul de intrare este dat de la uscat cu o salvă de tun.
c – Farul Vechi avea acelaşi profil şi în anul 1847.
d – Intrarea pe canalul amenajat cu diguri în 1862 se făcea numai în timpul zilei. Ieşirea se făcea noaptea. Se văd semnale de navigaţie la uscat.

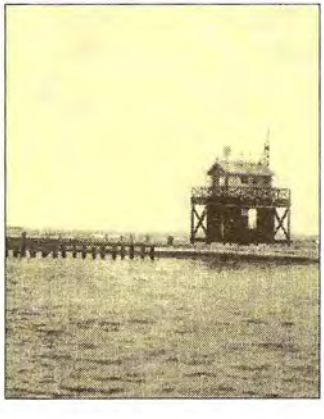


Planşa 40 – Farurile de la Gurile Dunării.

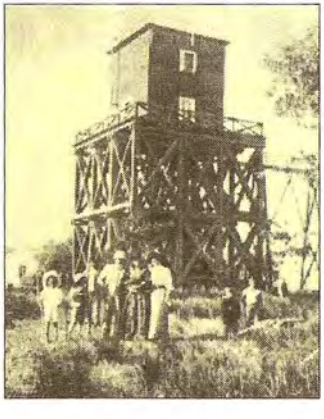


a – Farul Mare de la Sulina.

b – Farul Roşu de pe molul de nord.



c – Semnalul de ceaţă

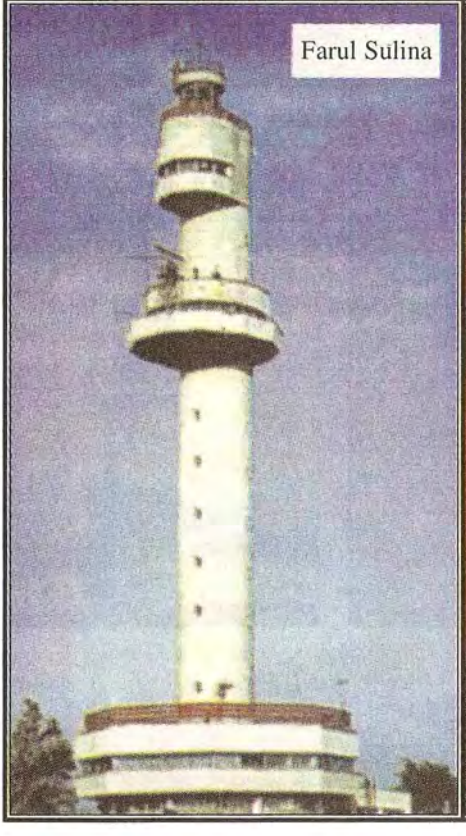


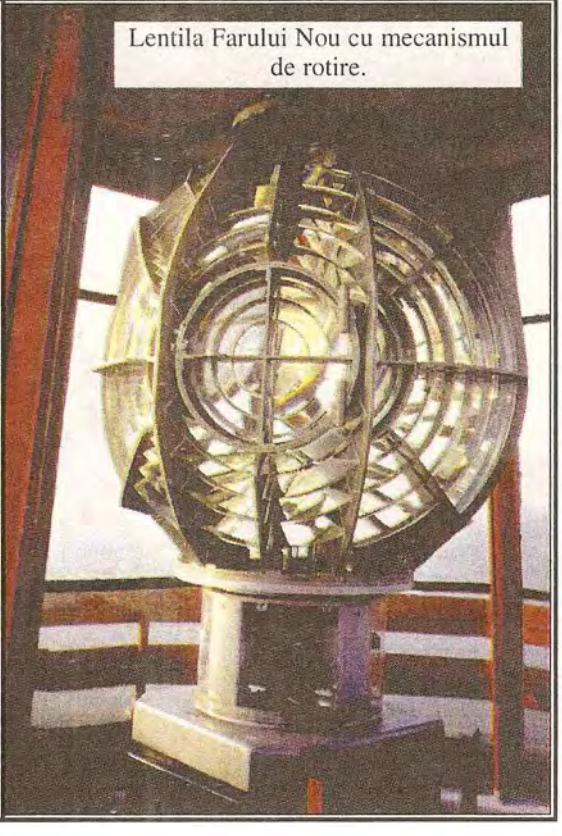
d – Farul de la Sf. Gheorghe de pe plajă

e – Farul din Insula Şerpilor

Planşa 41 – Farul Nou

De aici începe marea


Farul Sulina


Lentila Farului Nou cu mecanismul de rotire.

Capitolul VI

PERSONALITĂȚI LA DUNĂREA DE JOS ȘI ÎN DOBROGEA

PĂRINTELE DUNĂRII
SIR CHARLES AUGUSTUS HARTLEY

De numele acestui inginer englez, este legată întreaga activitate a Comisiei Europene a Dunării din a doua jumătate a secolului al XIX - lea. A fost o personalitate care prin renumele personal, pe care și l-a creiat după înființarea CED din anul 1856 în intreaga Europă, printre reprezentanții guvernelor europene care au încheiat Tratatul de la Paris și prin prestanța figurii sale impunătoare, a devenit un simbol al Dunării și un promotor al progresului din secolul aplicării primelor mașini termice de propulsare.

Nici o mare acțiune tehnică importantă din Europa, America, Africa de Sud sau Oceania, nu a fost întreprinsă la nivel guvernamental, în a doua jumătate a secolului al XIX - lea, fără ca Ch. A. Hartley să nu fie consultat.

La renumele dobândit de Hartley vreme de peste 50 de ani, au contribuit în primul rând probitatea și seriozitatea profesională, implicarea și atașamentul la sarcina politică europeană pe care a îndeplinit-o cu succes; sarcina tehnică pe care și-a asumat-o în fața tuturor guvernelor europene, de a asigura navigabilizarea gurilor Dunării, a dus-o singur cu măiestrie până la capăt; mai departe, proiectele și devizele pentru canalizarea întregului braț al Sulinei, concepute tot de el, împreună cu sprijinul colaboratorilor săi; au fost conduse tehnic și economic, astfel că întreaga Europă nu a avut niciodată ce să-i reproșeze.

Timpul care s-a scurs peste aceste lucrări, care au adus modificări de fond scurgerii Dunării din momentul elaborării lor până în zilele noastre, stau mărturie la implicarea serioasă a acestui om de mare caracter.

A fost un om dârz și hotărât în acțiunile sale, disciplina militară în care fusese educat aplicând-o cu competență dar și cu asprime, în relațiile cu toate persoanele cu care a venit în contact. Din relatările contemporanilor săi, sau din rapoartele prezentate de acesta în fața unor comisii internaționale de prim rang european, se desprinde o severitate, care nu a acceptat niciodată compromisuri.

De fapt atunci, la mijlocul secolului al XIX - lea şi în acest punct izolat de la marginea Europei, datorită puterii politice şi economice cu care fusese investit direct de semnăturile depuse pe Tratatul de Pace de la Paris, a avut mână liberă a aplica cu diplomaţie şi cu fermitate, măsurile hotărâte de Comitetul Executiv al CED, mai întâi în faţa statelor şi guvernelor cu care a venit în contact şi după aceia transmise subordonaţilor săi.

A fost crezul după care s-a condus toată viaţa, acoperind cu succesul şi cu puterea personalităţii sale, aproape tot ceea ce s-a construit în domeniul hidrotehnicii mondiale, până la începutul secolului al XX - lea.

Charles Augustus Hartley, s-a născut la Hedworth în Comitatul Durham din sudul Angliei la 25 octombrie1825.

În anul 1838 a început să frecventeze *King's College din Londra,* chiar în anul înfiinţării înaltei academii navale de către Regina Victoria a Marii Britanii şi Irlandei, o etapă foarte importantă în înfiinţarea primelor instituţii europene de învăţământ tehnic. În acelaş an, a intrat cadet, în atenţia amiralităţii britanice, o dată cu primirea sa în ordinul nobiliar al Coroanei Britanice, *Knight Commender of St. Michael and George , K.C.M.G.*

La absolvire în anul 1845, s-a ambarcat în Marina Militară Britanică cu gradul de aspirant.

Pregătirea tehnică de care a beneficiat în academie, l-a îndepărtat de funcţiile de comandă ale marinei şi l-a destinat activităţilor aplicative, pe linia construcţiilor navale, maritime şi mecanice, abia intrate în exploatare în Marea Britanie.

În calitate de aspirant naval a participat la Războiul Crimeii, ambarcat pe navele militare care operau în partea de est a Europei, în Marea Neagră, ca ofiţer hidrograf, ocazie cu care în 1854, a luat pentru prima dată cunoştinţă cu Dunărea la Sulina, unde navele de război britanice urmau să stabilească o bază navală.

Colegul său de academie şi comandantul navei militare cu care a ajuns la Sulina în vara anului 1854, fiul amiralului Parcker, şeful Amiralităţii Militare a Marii Britanii, a fost asasinat la coborârea pe uscat în ziua sosirii navei în portul Sulina, de grupul de piraţi şi briganzi *ioaniţi,* ascunşi în insulele deltei.

Represaliile care au urmat ca urmare a asasinatului, de a bombarda Sulina până la distrugerea totală, l-au marcat pe tânărul aspirant, mai ales că printre altele, prima sa misiune tehnică a fost aceea de a se ocupa, de amenajarea viitorului cimitir al marinarilor britanici, decedaţi din misiunile anterioare ale navelor engleze la Sulina.

Pe Dunăre, interesele marinei comerciale britanice deveniseră importante, prin importurile de cereale şi alte produse alimentare necesare Angliei, încă din

1848, de atunci de când se înființase un consulat britanic la Galați. Produsele agricole și în special cerealele, achiziționate de pe piața disponibilă a principatelor dunărene, Țara Românească și Moldova, găsiseră un debușeu sigur, spre piețele din vestul europei, Anglia și Franța.

Capacitatea de export era limitată de adâncimile de la bara de la Sulina, dar în același timp și de carantina rusească stabilită la Gurile Dunării. Rusia, stăpânea gurile Dunării din anul 1829 de după Pacea de la Adrianopole și impusese un control rigid al navigației pe fluviu, fără să se preocupe în mod esențial de dragajele necesare, sau de întreținerea semnalizărilor pe Dunăre.

Ca tehnician, Hartley a constatat că pe Dunăre navigația nu se desfășura în condiții bune, din cauza depunerilor de aluviuni care se acumulau la sfârșitul verii, în plin sezon de exporturi, la bara de la Sulina. Faptul l-a determinat să studieze cursul Dunării pe parcurs și spre vărsarea sa și implicit să găsească soluții pentru îndepărtarea acestui neajuns.

Încetarea Războiului Crimeei în anul 1856, l-a găsit pregătit cu soluții tehnice, gata de a fi cooptat ca specialist în problemele de navigație pe Dunăre.

Cu ocazia începerii Conferinței de pace a fost solicitat în calitate de consilier, de diplomații britanici participanți la încheierea Tratatului de Pace de la Paris din 1856.

Cunoscând de acum Dunărea, a avut o contribuție tehnică importantă la găsirea unei soluții politice internaționale, de rezolvare a conflictului care a antrenat partea europeană a participanților la războiul împotriva Rusiei; adică problema liberei circulații a navelor pe Dunăre și a îmbunătățirii scurgerii Dunării la vărsarea ei în mare, a creșterii adâncimilor la bara de la Sulina, a sporirii capacității navelor de transport.

Soluția tehnică consemnată în Tratatul de Pace îi aparține : *În scopul realizării ....* (art. 15 n.n.), *o Comisie din țările, ...* (v. inscripția CED, cap. II) *vor fi reprezentate de câte un delegat și va fi însărcinată să execute lucrările necesare în aval de Isaccea, pentru degajarea gurilor de vărsare ale Dunării, inclusiv porțiuni din din suprafața maritimă înconjurătoare; .... ; Pentru acoperirea cheltuielilor acestor lucrări, ..., se vor stabili contribuții convenabile ...., că toate pavilioanele .... , vor fi tratate în mod egal, ...* (art. 16, din tratat).

Înființarea Comisiei Europene a Dunării, la început, în primii doi ani cu finanțare turcească și cu garanție internațională, a transformat comisia într-un fel de paznic al gurilor Dunării.

Astfel la 31 de ani, Hartley a fost numit direct de Conferința statelor participante de la Paris, în funcția de inginer șef al CED. Bun tehnician și la fel de bun diplomat, a știut să atragă interesul Conferinței, propunând termene și evaluări financiare, inclusiv la obligații de finanțare din partea Turciei, ca țară

beneficiară a rezultatelor tehnice ale activității comisiei.

În raportul tehnic înaintat Guvernului Britanic în octombrie 1857, cu privire la oportunitățile de navigație pe Dunăre, Hartley, cunoscând deja Dunărea și nevoile de transport ale navelor pe Dunăre, a propus amenajarea definitivă pentru navigație a brațului Sf. Gheorghe al Dunării. Soluția prevedea dragarea și tăierea meandrelor brațului Sf. Gheorghe, care prin scurtarea drumului fluviului spre vărsare, între diguri construite din piatră pentru regularizare, sporea viteza de scurgere a curentului de apă, implicit autodragarea fundului fluviului.

Soluția propusă de Hartley, a fost adoptată ulterior și pentru navigabilizarea cursului de pe Rin, la sfârșitul războiului Franco - German, atunci când s-a înființat *Comisia de regularizare a Rinului.*

În acest caz, brațul Sulina, singurul navigabil în acea vreme, care dispunea de un debit de apă mai mic decât cel de la Sf. Gheorghe, urma să rămână în exploatare provizorie cu mici amenajări, până la terminarea construcțiilor definitive de pe brațul sudic al deltei. Micile amenajări de pe Sulina, preliminau o sporire doar cu 2 picioare engleze a adâncimilor.

Lucrările provizorii de pe brațul Sulina au început la 21 aprilie 1858 și s-au terminat la 31 iulie 1861. După o inaugurare festivă în prezența unor delegați ai Satelor semnatare, s-a constatat la 3 septembrie 1861, că adâncimea de la bara Sulina crescuse neașteptat de mult, de la media de 8 la 17 picioare.

Constatarea a determinat guvernele participante la CED, să se întrunească în următoarea sesiune anuală la Galați și să adopte o transformare a unei soluții provizorii de pe brațul Sulina, într-una definitivă.

Soluția amenajării definitive pentru navigație a brațului Sf. Gheorghe a fost abandonată, iar digurile și jetelele începute de Hartley la Sulina au fost consolidate și continuate pe parcurs de-a lungul unui secol următor până dimensiunile celor din zilele noastre.

Din anul 1856, Hartley a rămas la Sulina și pe Dunărea maritimă vreme de 15 ani, ca inginer șef al C.E.D.

La data înființării CED, adâncimile minime pe canalul Sulina se aflau în medie la limita a 9 picioare englezești, chiar la ieșire la mare, rareori depășeau 8 picioare. Măsurile inginerești adoptate de Hartley au făcut ca până la sfârșitul primei etape de regularizare, din 1872, să ajungă în medie la 20 de picioare pe Canalul Sulina și la min. 12 picioare la gura de vărsare în mare.

Sarcina amenajării definitive a brațului Sf. Gheorghe a revenit ultereior României, care prin măsuri de corectare a meandrelor brațului prin proiecte românești și construcții realizate în a doua jumătate a secolului al XX - lea, a redus lungimea de navigație pe braț cu aproape 20 km. Lucrările continuă și în zilele noastre.

Succesul înregistrat de Ch. A. Hartley la Conferința Tratatului de Pace și de rezultatele măsurilor adopate de acesta pe Dunăre între anii 1858 - 1861, împreună cu rapoartele comandanților de nave care frecventau Dunărea în numele Guvernului Majestății Sale, au făcut ca în 1862, să fie înobilat de Regina Angliei cu numele de ***Sir Charles***, cu gradul de ***Cavaler al Imperiului Britanic***.

A devenit o personalitate tehnică de seamă, cunoscută pe plan internațional în construcții de regularizări și ca urmare a două comunicări susținute înaintea *Institution of Civil Engineers* din Londra, prima în 1862 și cea de a doua în 1872, în legătură cu soluțiile tehnice adoptate pentru sporirea adâncimilor la bara de la Sulina. De atunci, din 1872, a fost cooptat ca specialist în construcții hidrotehnice de mai multe state ale lumii.

În anul 1870, la 12 ani de la începerea construcțiilor de la Sulina și după atingerea unor adâncimi minime de 12 picioare, cu variații multianuale de la 17 - 20 de picioare, lucrările programate pentru prima etapă a construcțiilor, s-au încheiat, prilejuind inaugurarea lor oficială omagiată prin montarea plăcii din bronz pe clădirea farului mare.

În anul 1871, Sir Ch. A. Hartley a considerat că după 15 ani de activitate neîntreruptă, misiunea sa pe Dunăre s-a încheiat, retrăgându-se la Londra, în calitate de inginer consultant al CED.

În noua sa calitate a propus după această dată, înaintea Comitetului Executiv al CED, proiectele următoare de construcții pe Dunăre dintre care amintim :

- Începerea lucrărilor de dragaj pe fluviu, în vederea străpungerii meandrelor brațului Sulina, construcție denumită în literatura de specialitate, construcția Canalului Maritim. Dragajul a constat din regularizarea marelui M și micului M, cele două mari meandre naturale ale brațului Sulina.

- Prelungirea jetelelor de protecție a gurii de vărsare a Canalului Sulina, în vederea sporirii adâncimilor necesare accesului pe canal, al navelor cu pescaj sporit de peste 4000 t deplasament.

- Construcții de apărări de maluri, cheiuri și epiuri în portul Sulina.

- Prelungirea razei de acțiune a CED până la Galați și apoi până la sfârșitul sec. al XIX - lea, până la Brăila

În anul 1907, la vârsta de 82 de ani, după aproape 50 de ani de serviciu în slujba amenajărilor pe Dunăre, Sir Charles se retrage în comitatul său, plin de onoruri și în regretele colaboratorilor săi, de la Londra și din întreaga lume.

În toți acești ani, sectorul maritim al marelui fluviu european care este Dunărea, a devenit navigabil pentru toate tipurile de nave aflate în exploatare indiferent de deplasament, transformându-și renumele anterior de *mormânt al navelor,* într-o zonă de siguranță a navigației pe Dunăre, eliberată de pericolul pirateriei datorită sistemului de poliție instalat de CED și accesibilă navigației,

ca urmare a amenajărilor efectuate.

Specialist recunoscut de majoritatea guvernelor lumii, Sir Charles a fost invitat în calitate de consilier tehnic sau de proiectant, la majoritatea marilor construcţii aflate în dereulare de la sfârşitul secolului al XIX-lea.

Astfel, în anul 1875, Hartley a fost invitat de Congresul american, ca reprezentant al *Institution of Civil Engineers de la Londra,* al cărui membru fusese ales la 2 decembrie 1858 şi apoi membru în Consiliul Institutului între 1881 - 1895; cu această ocazie a dat soluţii de regularizare a *South Pass* de pe fluviul Mississippi (după modelul de la regularizarea Dunării), finalizată în 1882 după cea de a doua vizită a sa în SUA. Atunci guvernul american, i-a facilitat cumpărarea în avans şi cu reduceri vamale a unor instalaţii şi utilaje americane pentru Sulina.

În anul 1878, Hartley a fost invitat în Asia de guvernul indian în aceiaşi calitate, pentru verificarea unor soluţii tehnice de legătură între fluviul Hugli şi oraşul Calcutta, împreună cu avizarea construcţiilor la porturile Calcutta şi Madras.

În anul 1881, împreună cu colaboratorii săi apropiaţi în topografie, întocmeşte la comanda României, ridicarea topografică şi hidrografică a oraşului Constanţa la un loc cu soluţia tehnică de construcţie a portului Constanţa. În acelaş an, procedează identic la comanda Statului Bulgar la amplasarea porturilor Varna şi Burgas. În anul următor se ocupă de regularizarea vărsării în mare a fluviilor Don şi Nistru şi de extinderea portului Trieste.

Aproape întreg deceniul 1880 - 1890, îl parcurge ca invitat consultant de majoritatea ţărilor riverane din Marea Neagră, Marea Mediterană şi Marea Caraibelor.

Întrucât la Canalul de Suez pus în funcţiune în anul 1869, apăruseră unele probleme în legătură cu scurgerile de aluviuni pe canal şi la vărsarea canalului în Marea Roşie de la Port Said, a participat în anul 1884 în calitate de delegat al guvernului Britanic, în *Comisia Tehnică Internaţională a Canalului de Suez.* În această comisie a funcţionat neîntrerupt vreme de 22 de ani.

Pentru meritele sale în slujba construcţiilor hidrotehnice mondiale, a fost distins cu ordine şi medalii, printre care medaliile Telford, Watt şi Stephenson şi cu premiile Telford şi Crampton.

În anul 1906, la retragerea lui Sir Charles din Comisia Canalului de Suez, a fost distins de guvernul Britanic cu placa de argint a Royal Arms, înscris între cavalerii de onoare.

În anul 1896, împreună cu Sir John Wolfe Barry a devenit inginer consultant al guvernului din Natal - Africa de sud, pentru avizarea construcţiilor de

adâncire ale portului Durban.

În aceeași calitate a fost consultat și în problemele Canalului de Panama.

Menajera de la Sulina a lui Sir Charles.

Nu cunoaștem dacă Sir Charles a fost căsătorit.

În Cimitirul din Sulina într-o poziție importantă din rândul al II - lea, se află un mormânt cu placă din calcar de o calitate deosebită dedicat :

Inscripția nr. 11:

Hier Ruht von Ihren Leiden
IDA JOHANA GLAISE
Gest ani 4 August 1874
In Alter von 59 yahren
Da Jeden Stirbt Gibts Einzig Nur
In Den Ämter Das Arme
In Ruhe Heraus Stückweis Brechen

(Aici odihnește de suferințele ei IDA JOHANA GLAISE decedată la 4 august 1874 în vârstă de 59 de ani. Deoarece toți murim, aici (la Sulina, n.n.), există doar în oficii (birouri, ?, n.n.) sărăcia în liniște s-o scoți bucată cu bucată, t.n..

Placa din calcar imitând marmura, cu o mărime impresionantă pentru un mormânt, având dimensiunile 2,00 x 1,10 x 0, 20 m, cu scrisul în limba germană insuficient de bine conturat, are poziția inscripției plasată de sculptor, dezaxată spre partea dreaptă a plăcii.

Este foarte probabil, ca această femeie să fi fost, foarte apropiată de Sir Charles, cu o situație nu neapărat matrimonială. Avem în vedere diferența de vârstă, femeia fiind cu aproape două decenii mai mare decât Hartley.

Sfârșitul dedicației fiind foarte ambigu, referindu-se la activitatea din birouri, oficii, administrație (înțelesul cuvântului german *In Den Ämter*), de care nu a fost mulțumit în acea vreme, ne face să ne gândim că renunțând la aceste servicii sărace (*Das Arme*), probabil că doar în locuința sa particulară de la Sulina, a găsit liniștea și mulțumirea, pe care nu a aflat-o în serviciul său.

Poziția importantă a mormântului, dimensiunile și înțelesul străveziu al dedicației, adresată unei femei, care la acea vreme nu putea să fie o funcționară oarecare, ne conduce la presupunerea, că Ida Gleise a fost menajera locuinței particulare a lui Hartley la Sulina.

*

Sir Charles A. Hartley, a murit la 20 februarie 1915 la Londra la vârsta de 90 de ani.

Viața și activitatea sa a fost onorată cu înalte distincții și medalii

internaţionale, în mai multe reuniuni politice şi tehnice europene desfăşurate de-a lungul a mai bine de 50 de ani, lângă numele său fiind adoptat un supranume: **Părintele Dunării.**

*His life-work is commemorated în the affectionate title by whith be will long remembered on the continent of Europe – **The Father of the Danube** –.*

Astăzi, după aproape 150 de ani de la începerea construcţiilor pe Dunărea maritimă şi de la Sulina, dacă analizăm opera sa de constructor, constatăm că marea majoritate a lucrărilor concepute şi construite sub coordonarea sa, sunt în funcţiune şi vor mai rămâne aşa încă multă vreme.

Dar ce mai monumetală dintre toate este construcţia ***Canalului Maritim Sulina.***

Prin această construcţie finalizată acum 110 ani şi aşa cum se prezintă şi în zilele noastre, s-a modificat geografia Deltei Dunării, pentru totdeauna.

Celelalte construcţii pot deveni perisabile, dar în scurgerea apelor Dunării, nu mai pot să apară modificări, acum când malurile canalului sunt regularizate şi consolidate. Nu mai pot să apară condiţii hidrologice de schimbare a cursului apei, trasat atunci de cel mai mare **Inginer Constructor Hidrotehnic al omenirii.**

Pentru serviciile aduse României în regularizarea Dunării maritime, memoria locurilor merită un monument ridicat de români, amplasat la Ceatalul Sf. Gheorghe, dedicat celui care a fost Charles A. Hartley.

PĂRINTELE DOBROGEI

REMUS N. OPREANU

S-a născut la 21 septembrie 1844 la Bucureşti. A urmat cursurile Colegiului Naţional Sf. Sava, după care a plecat la studii în Franţa, unde a absolvit Facultatea de Drept în iulie 1866. Cu o bursă de studii în Italia, obţine doctoratul în litere şi filosofie la Universitatea din Pisa în anul 1869.

Revenit în România, a început să predea cursuri de filozofie şi istorie antică la Universitatea din Bucureşti. În acelaşi timp, s-a înscris ca avocat pledant în drept civil la Baroul de Avocaţi, de pe lângă Tribunalul din Bucureşti.

Membru al Partidului Conservator, a fost un apropiat al preşedintelui partidului Lascăr Catargiu, cu care a colaborat imediat după cucerirea Independenţei de Stat a României în anul 1877. Ales în Parlament ca deputat de Ialomiţa, a lucrat în comisia parlamentară, la elaborarea noii Constituţii a României.

Realipirea Dobrogei la România, ca urmare a prevederilor Tratatului de la

Berlin din anul 1878, a creiat o situaţie nouă pentru România, motiv pentru care ca specialist în legi de organizare a teritoriiilor românești, a fost numit prefectul județului Constanţa.

Funcţia de prefect de Constanţa şi Tulcea a îndeplinit-o pentru o scurtă perioadă de timp, fiind retras după un an de zile la București în comisia parlamentară, pentru a lucra în continuare la elaborarea primei legi organice, legea de organizare a teritoriului Dobrogei. La acea dată Dobrogea fusese împărţită în trei judeţe, Constanţa, Tulcea şi Silistra Nouă.

În intervalul scurt de timp ca prefect a constatat problemele politice şi sociale ale Dobrogei, a analizat potenţialul economic al noii provincii, problemele militare şi de încadrare a regiunii în strategia generală de apărare a României, pe care le-a prevăzut în noua lege care a fost elaborată spre aplicare în anul 1882.

La 23 noiembrie 1878 stil vechi, după intrarea armatei române la Constanţa, în calitatea sa de prim prefect de Constanţa, a preluat de la guvernatorul militar Rus al Dobrogei colonelul Brandemburg, actele, inventarele, arhiva şi construcţiile oraşului Constanţa. Armata rusă ocupa Dobrogea la data încheierii războiului Ruso - Turc, armată care s-a retras imediat de pe teritoriu.

La 12 decembrie 1878, Remus Opreanu convoacă adunarea de constituire a consiliului comunal al oraşului Constanţa şi în prezenţa aleşilor comunităţilor etnice din localitate, Anton Alexandridi (grec), Basilio Gombo (armean), Ali Kadâr Efendi (tătar), Hafuz Regep (turc musulman), Stoian Ivanov (bulgar) , Bohor Seni (evreu, în paranteze n.n.), declară constituirea consiliului comunal.

În acel an, în oraşul Constanţa se afla o singură familie de români, familia Târpă (Cârpă). Consiliul a nominalizat casierul (Dionisie Condogeorge), perceptorul (Vasile Iordanovici), secretarul oraşului (Chirciu Banu) şi scriitorul (Eugeniu Cosmiadi), ultimii doi făcând parte din aparatul de funcţionari, pe care prefectul şi i-a atras din București.

Oraşul Constanţa semăna cu o mahala turcească, murdară, plină de dărâmături, cu străzi nepavate care plecau la vale spre port, cu gropi şi maidane pustii.

La 21 decembrie 1878, se convoacă alegerile comunale în oraşul Constanţa şi în judeţul Constanţa, cu libertăţi electorale noi, curioase pentru populaţia oraşului, neobişnuită cu acest sistem liberal, instaurat de prefect. Mai mult, la alegeri sunt convocaţi toţi locuitorii fără nici o discriminare dintre toate etniile din judeţ, fapt ce a neliniştit locuitorii care nu cunoşteau asemenea mod democratic de manifestare. Din această cauză s-au întârziat şi obţinerea rezultatelor alegerilor.

Numai în câteva luni de zile, absolutismul otoman al dreptului celui investit cu drepturi depline de sultanul tuturor turcilor, a fost înlocuit de o lege nouă,

care nici în Vechiul Regat nu a fost pe deplin înţeleasă şi aplicată.

Printre realizările lui Remus Opreanu enumerăm :

- Înfiinţarea primelor şcoli româneşti la Constanţa şi la Mangalia, deschise la 10 ianuarie 1879 cu personal recrutat dintre funcţionarii aduşi de la Bucureşti. Pe parcursul aceluiaşi an, a reuşit să deschidă un număr de 39 de şcoli primare cu predare în limba română, cu învăţători aduşi din stânga Dunării. Cu acest prilej a inaugurat o perioadă de alfabetizare a Dobrogei.

Până atunci oficial în Dobrogea nu au funcţionat şcoli româneşti, sau cu limbă de predare în alte limbi, cele ale etniilor trăitoare pe aceste meleaguri. Cele care au funcţionat totuşi şi sunt atestate de alte cercetări de istorie a şcolilor dobrogene, au fost tolerate cu acordul administraţiei otomane.

Singurele şcoli oficiale acceptate de autoritatea otomană, au fot şcolile rudimentare ale comunităţilor religioase ale musulmanilor de pe lângă geamiile satelor şi comunelor. În aceste şcoli religioase se învăţau mai întâi perceptele religioase musulmane, apoi unele cunoştinţe limitate despre natură, numărat şi socotit. Cititul, sau mai bine zis memoratul Coranului, era materia de bază.

Şcolile neoficiale cu predare în limba română, au existat organizate şi conduse de pionerii învăţământului românesc dobrogean, cum au fost Nifon Bălăşescu în zona Hârşova, sau Gh. Petrescu la Silistra, deschise pe lângă bisericile ortodoxe.

- Organizează din temelii administraţia celor două judeţe sud dobrogene, înfiinţând comune, în care a trimis cadrele tinere ce l-au însoţit de la începuturi şi în care a investit încrederea sa. Organizează alegeri locale cu consilii şi primari aleşi în fiecare adunare comunală. În general noii primari aleşi dintre locuitorii satelor, au fost în mare majoritate de religie musulmană. Nu a făcut din aceste condiţii o discriminare faţă de elementul românesc, din contră a dorit să scoată în evidenţă şi să respecte preponderenţa etnică a judeţului. Nu l-a interesat faptul că primarul respectiv nu cunoştea limba română. Excepţie au făcut comunele aflate în lungul Dunării. A considerat că primarul ales de comunitate era un cetăţean bun şi onest pentru conducerea satului.

- Stabileşte drepturile producătorilor de animale de a beneficia de produsele lor, fără a-i obliga la plata taxei anterioare a vamei otomane, continuând tradiţia organizării de târguri şi expoziţii de animale, cunoscute sub numele turcesc de *panairuri*, în comunele Medgidia, Caraorman, Hârşova şi Ostrov.

- Stabileşte personal, prin deplasări cu şareta prin judeţ în sarcina noilor primari aleşi, traseele drumurilor sătesti, comunale şi judeţene, în funcţie de accesul acestor drumuri locale la singura linie ferată din judeţ de pe linia Cernavodă - Constanţa.

- Situaţia sanitară a judeţului se afla în afara controlului autorităţii locale. De

medici nici nu se punea problema. A stabilit ca autoritatea sanitară județeană să se afle la Constanța, unde se putea asigura un ajutor medical, la spitalul orașului. S-a preocupat de măsuri luate împotriva epidemiilor, înființând carantina orașului Constanța.

- Dobrogea nu cunoscuse niciodată un ziar tipărit. Ca urmare a adus din Austria, de la Viena o tipografie. Imediat a organizat și condus primul ziar dobrogean *Farul Constanței.*

- Orașul Constanța foarte eterogen sub aspect social și cultural, a trebuit să fie racordat la limba și literatura română. Nu erau cărți tipărite iar cele existente erau foarte puține și de mică valoare. Oamenii locului cu educații și limbi materne diferite, erau totuși interesați de noua politică românească. Clubul cultural pe care l-a înființat și în care a ținut numeroase conferințe, a fost locul în care s-a putut învăța limba noilor oficialități. Clubul românesc, organizat cu întruniri de două ori pe lună a atras întreaga comunitate a orașului, indiferent de limbă.

- La inițiativa și cu sprijinul său se înființează la Constanța în luna noiembire 1879, primul Muzeu de Arheologie din Dobrogea, unde au fost adunate primele piese muzeale ce vor constitui embrionul viitoarei colecții. Pentru prima colecție de statui, inscripții și numismatică, a oferit spre depozitare, chiar încăperile destinate sediului prefecturii, inclusiv biroul său.

- La chemarea sa, arheologul Gr. Tocilescu a cercetat ruinele monumentului de la Adamclisi.

După 30 de ani de la realipirea Dobrogei la România, în 1908, Remus Opreanu a reluat problema drepturilor politice ale cetățenilor din această parte a țării, de care nu se bucuraseră pe deplin până atunci. Fiind autorul primei legi de organizare a Dobrogei din 1880, a prezentat în anul 1908 în parlament noua lege a Dobrogei reformulată, care a intrat în vigoare în vara aceluiaș an.

Spre sfârșitul anului 1908 în octombrie, Remus Opreanu se stinge din viață la București.

PATRIARHUL ISTORIEI DOBROGENE
COLONELUL MARIN D. IONESCU - DOBROGIANU

Când ofițerul descinge sabia și consacră studiului acestei provincii (a Dobrogei, s.n.) *orele lui de odihnă, bărbații de știință și de profesiune, întârzia-vor încă a-i urma exemplul.* Astfel a încheiat Gr. Tocilescu, prefața la prima lucrare a locotenentului M. D. Ionescu intitulată: ***Cercetări asupra Orașului Constanța,*** în ediția din anul 1896.

M. D. Ionescu împlinise 30 de ani și Tocilescu avea mare dreptate, deoarece

până la acel volum de istorie, nu se scrisese mai nimic de către nici un autor român, referitor la Dobrogea și la orașul Constanța. Modest și sincer în intențiile sale, Ionescu spunea în cuvântul înainte al lucrării: ..... , *nu am pretenția de a da publicității o scriere completă, lucru ce ar întrece puterile mele, ... , sarcina de a prezenta o scriere completă în sensul acesteia, o las celor mai competenți ca mine. Singura-mi mulțumire este speranța că acest început al meu, să poată servi întru-câtva acelor ce vor vroi să se ocupe mai târziu de geografia și istoria acestui oraș.*

Marin Dumitru Ionescu s-a născut la 21 noiembrie 1866 la București, în cartierul Delea Veche, pe str. Cireșilor 23.

Provenind dintr-o familie mai mult decât modestă, cu multe guri de hrănit, a căpătat în contact cu multe personalități de seamă ale culturii românești, pe care i-a cunoscut personal, un justificat complex la ignorarea lui din anumite cercuri intelectuale bucureștene, din cauza lipsei de studii universitare.

A căutat să-și întocmească o genealogie oarecare, care să-i compenseze măcar prin vechimea familiei, posibilitatea de încadrare socială la care aspira, căutând în familie, elemente care să-i înobileze originea modestă din cartierul bucureștean.

La fel au procedat în acele vremuri printre alții și Mateiu Caragiale, Comandorul Eugeniu Botez – Jean Bart, Comandorul Mihai Drăghicescu, s.a.

O caracterizare tipică a stării sufletești ale scriitorilor citați de noi, a fost făcută de către G. Călinescu, în Istoria Literaturii Române : *Mateiu Caragiale avea snobismul nobiliar, își alcătua un blazon și vâna ordine străine, el care nu era în nici un chip aristocrat; Cu asemenea tipuri de oameni*, continuă Călinescu, *se petrecea un fenomen de confuzie ereditară, caracteristică multor indivizi de pe acest pământ, care, neputându-și determina arborele genealogic, se pierd în ipoteze adânci ca niște visuri nebune.*

Respectând șablonul surprins de G. Călinescu, M. D. Ionescu găsise cam în aceiași perioadă în casa părintească un *sahan* (o oală de aramă cu buzele răsfrânte în afară) pe toarta căruia, mai târziu când și-a căutat ascendenții, a găsit o inscripție slavonească despre *Ioachim Mocanul de la leat 1643.* Acesta, fusese tatăl bunicului tatălui său spune Ionescu.

La un loc, patru- cinci generații care în nici un caz nu puteau să dea diferența de 200 de ani, dintre nașterea sa și existența stră - străbunicului *Ocneru.* Citâm mai departe din amintirile lui Ionescu: *Strămoșul meu, stăpânul sahanului, era baci de fel din Ocna Sibiului, de aceea i s-a spus Ocneru. Printre Sfinte Mării dădea oile-n porneală de la munte spre Dunăre și trecea cu ele pe la Gura Ialomiței în Dobrogia, unde se stabilea pe iarnă în mahalaua Varoș (Hârșova), pentru ca pe la Înălțare să se întoarcă înapoi peste munți, acasă.*

Astfel M. D. Ionescu şi-a găsit şi o ascendenţă dobrogeană, care să-i justifice pseudonimul ataşat apoi în anul 1914, numelui său. Nu este nimic rău în asta şi Dobrogea este onorată să poreclească astfel pe Marin D. Ionescu - Dobrogianu.

Tatăl lui Ionescu a fost Dumitru Ene, un gardian public în Bucureşti *căsătorit cu Tinca fata căpitanului Ilie aflat în slujba Agăi,* şeful său. În mod normal, trebuia să se cheme Enescu după tată, dar notarul l-a transformat în Ionescu.

S-a înscris la Liceul Matei Basarab şi prin calsa V - a, un profesor oarecare l-a interpelat pe elevul prost îmbrăcat: *Ai tată ? Ce meserie are ? De ce te poartă aşa de rău ?* Atunci, elevul Ionescu a înţeles că nu mai poate să continue liceul, deşi era pasionat de istorie, geografie, literatură.

Urmase liceul câţiva ani, în care timp de la profesorul său de limbi clasice Frollo şi de la mentorul său de istorie şi literatură G. Dem. Teodorescu (discipolul lui Gr. Tocilescu), primise bagajul necesar ca să poată întocmi lucrări de oarecare substanţă, în ultima clasă de liceu, a V - a, pe care a absolvit-o.

Perseverent şi inteligent, copilul Ionescu a înţeles că dintr-o familie săracă cu multe guri de hrănit, numai învăţătura putea să-i asigure viitorul.

Pentru a uşura situaţia familiei s-a înrolat în armată ca simplu soldat, pentru ca după un examen la care s-a clasat primul, să intre în şcoala militară de subofiţeri de la Bistriţa, jud. Muscel, pe care a absolvit-o la 1 octombrie 1890.

Fiind bărbat tânăr şi chipeş, s-a căsătorit în anul 1894 cu fata comandantului şcolii militare, Iozefina Spati, fată cu avere de la Câmpulung, de prin părţile Muscelului. Comandantul şi socrul său, a făcut tot posibilul ca să fie avansat la gradul de sublocotenent.

A fost repartizat la *Regimentul 11 Infanterie Siret,* de la Galaţi. Dovedindu-se militar destoinic a fost avansat până la funcţia de comandant de batalion şi de şef al şcolii regimentare, care avea misiunea de a pregăti tinerii subofiţeri, recrutaţi dintre militarii regimentului.

În anul 1891, este trimis în misiune în plăşile Mangalia şi Silistra Nouă, pentru a întocmi o ridicare topografică a graniţei de sud a României în Dobrogea, zonă pe care o străbate cu piciorul, cunoscând toate satele şi cătunele aflate în partea sudică a Dobrogei.

Manevrele militare desfăşurate între anii 1894 - 1896, i-au oferit prilejul de a cunoaşte centrul Dobrogei, până în zona Babadagului pe pârâurile Casimcea şi Slava.

Fără să-şi neglijeze sarcinile din serviciul militar şi-a completat cercetările aplicative asupra regiunii, în deplasări voluntare efectuate în concediile anuale, astfel că la sfârşitul anului 1897, a terminat o mare periegheză asupra părţii de nord - est a Dobrogei, în Delta Dunării, la Letea şi la Caraorman, la Mahmudia şi la Histria; pe perimetrul lacurilor dobrogene.

Notele întocmite cu aceste prilejuri au cuprins toate observaţiile sale, asupra situaţiei politice, sociale, geografice, istroico - arheologice, folclorice, toponimice, economice şi a multor alte aspecte dobrogene, care au constituit baza tuturor publicaţiilor viitoare.

La începutul secolului al XX - lea, tânărul locotenent de 35 de ani era cea mai competentă autoritate în istoria şi geografia regiunii.

Dacă ofiţerul putea să străbată prin Dobrogea zilnic peste 50 km, ne putem da seama de condiţiile în care acesta mânca şi unde se odihnea peste noapte, prin fostele sate turceşti.

Dobrogea devenise o nouă Românie, cu administraţie şi cu legi aplicative noi, despre care populaţia autohtonă nu mai auzise, cu un sistem democratic nou, european, de care locuitorii nu aveau habar.

Dacă până în anul 1878, fosta autoritate turcească avea drept de viaţă şi de moarte asupra cetăţenilor regiunii, în mai puţin de un deceniu, până prin anul 1890, populaţiei dobrogene i s-au modificat radical normele vieţii sociale. Deveniseră cetăţeni liberi într-o ţară care abia se reorganiza, după secole de domnie a arbitrarului.

Ca întodeauna şi peste tot în armata română din acele vremuri, la funcţia atribuită, nu i s-a dat şi gradul funcţiei vreme de aproape 10 ani, motiv pentru care lucrarea publicată în anul 1896, o semnează cu gradul de locotenent.

Atunci a constatat prima oară, că neavând un ascendent familiar, nobil de exemplu, şi fără studii liceale terminate cel puţin, a rămas bun în grad. Atunci a aflat chiar din prefaţa amintită a lui Gr. Tocilescu, scrisă cu multe figuri de stil care să scuze pe marele arheolog, că nu este suficient de bine primit în agora culturii dobrogene.

Din anul 1894, se stabilise la Constanţa într-o locuinţă cu chirie, el şi soţia sa Iozefina, abia căsătoriţi. Mult mai târziu, prin anul 1910 şi-a construit casa din str. Mircea cel Mare.

Soţia sa cu o bună pregătire într-un pension franţuzesc din Bucureşti, l-a sprijinit şi la ajutat în sistematizarea notelor şi probabil la redactarea operei capitale a ofiţerului de găniceri.

În anul 1904, a publicat la Bucureşti un impresionant volum de 1014 pagini, cu titlul : ***Dobrogea în pragul veacului al XX - lea.*** Semnat, ***Căpitan M. D. Ionescu.*** Fusese avansat căpitan în anul 1900.

Avea 38 de ani şi nu făcea parte dintre autorizaţii istoriografiei. Nici nu avea calificarea teoretică necesară. Faptul l-a înverşunat şi a dorit să demonstreze capacitatea de excepţie a sa, de a lăsa o lucrare bine documentată. Avem convingerea că niciodată nu şi-a imaginat în modestia sa declarată, că istoria Dobrogei va rămâne scrisă în linii mari, doar aşa cum a conceput-o el la

începutul secolului al XX - lea.

Peste ani, în anul 1935, când M. D. Ionescu a fost sărbătorit la Constanța cu ocazia împlinirii a 70 de ani de viață și de activitate neîntreruptă *pe tărâmul propășirii Dobrogei*, într-o prezentare făcută de col. D. Petrovici, comandantul Garnizoanei din Constanța, acesta a sintetizat efortul depus de colonelul, de acum în retragere M. D. Ionescu - Dobrogianu, spunând: *L-am avut în primii ani ai carierei mele comandant de batalion și prin activitatea sa, a fost icoana vie a tinerilor ofițeri din regiment și a mea, izvor de învățătură, intelectual de o largă cultură. ..... . A învățat pe teren în călătorii prelungite istorie, geografie, folclor etc. Așa s-a răzbunat pe belferii* (!, n.n.) *care nu i-au permis să termine liceul.* Probabil prea exagerat.

Volumul publicat în editura Atelierelor Grafice din București în anul 1904, în regie proprie (atenție din veniturile familiei sale, n.n.), a tăiat răsuflarea tuturor specialiștilor români, care studiau de ani de zile Dobrogea și care nu apucaseră încă să scrie un singur rând mai ca lumea, despre noua Românie de peste Dunăre.

Erau anii, în care Nicolae Iorga dorea să lanseze în istoriografia românească, pe Constantin Brătescu, dobrogean de la Mineri (Tulcea), născut în anul 1882, discipolul său de la Iași, viitorul mare geograf al Dobrogei.

M. D. Ionescu, înscris ca membru foarte activ în cadrul Societății Regale Române de Geografie, al cărui președinte era Regele Carol I al României, a primit ca recompensă morală la sfârșitul anului 1904 din mâna Majestății Sale, medalia *Bene Merenti* pentru volumul publicat.

În anul următor, în 1905, Academia Română a fost obligată de acest gest să-i acorde *Cununa de Lauri a Academiei,* fără să-i acorde și premiul Academiei corespunzător din acel an. Probabil, pentru că nu avea studii suficiente pentru a fi primit între nemuritorii instituției. Parcă la acea vreme era singurul. Dar mai mult ca sigur, din invidia provocată de o asemenea lucrare capitală, publicată cam insolent, fără prefațarea unor savanți de renume.

În anul 1906, cu prilejul Expoziției Naționale organizată în Parcul Carol la București, volumul căpitanului M. D. Ionescu a fost *best sellers-ul* expoziției, primind *Medalia de Aur pentru merite culturale,* în domeniul publicațiilor românești. A fost avansat cam fără voia Ministerului de Război, la gradul de maior, peste rând.

Au fost trei ani de zile între 1904 - 1907, în care maiorul constănțean s-a bucurat de cele mai mari onoruri în țară, devenind la Constanța o personalitate de prim rang între mulți alți ofițeri superiori în grad.

O acțiune de marginalizare a competentului ofițer a pornit imediat. I s-a pus actul publicării volumului, pe neglijarea serviciului și pe sfidarea evidentă

adresată conducerii armatei. Notele sale obținute în timpul deplasărilor, au fost considerate sarcină de serviciu, care trebuiau să fie trimise pe linie ierarhică, undeva la eşaloanele superioare, spre uitare. Mai mult, unele pasaje din volum referitoare la geografia provinciei, au fost tratate ca divulgare de secret de stat.

I s-a legat o tinichea de coadă, de care nu a mai putut scăpa toată viața. Dar fiind disciplinat şi cu misiunea îndeplinită nu a putut să fie sancționat; pentru el cariera militară luase sfârşit din anul 1908.

Partea mai rea este că şi după moarte şi după o sută de ani de la gestul sfidător al ofițerului, *documentaristica românească îl consideră un epigon al Dobrogei*, printr-o teribilă uitare.

Pe linie militară, a rămas bun în grad până la primul război balcanic, când a fost avansat la gradul de locotenent colonel, în virtutea regulamentelor militare de la mobilizare. La fel s-a procedat şi după terminarea luptelor din primul război mondial, când pe baza acelorași regulamente a fost avansat la gradul de colonel şi a fost trecut în retragere, la vârsta de 50 de ani. În război, în prizonierat la bulgari şi după demobilizare, a avut de confruntat chiar Consiliul de Război.

Războiul, refugiul familiei şi ocupația militară a Constanței, i-au distrus şi împrăştiat bruma de avere pe care o avea, astfel că a devenit şomer, sărac şi înglodat în datorii. Din locuința pe care o avea pe str. Mircea din Constanța, nu au mai rămas după ocupație decât pereții.

Demobilizat după primul război mondial, fără studii echivalente şi fără venituri, a fost acceptat să se angajeze profesor suplinitor de geografie la unele şcoli secundare din Constanța.

Venirea la Constanța a prof. C. Brătescu în anul 1920, abia ales membru al Academiei, a fost începutul unei perioade nefaste din cariera colonelului M. Ionescu - Dobrogianu.

A fost acuzat în justiție, la început pentru dezertare, apoi pentru fals în documentele de studii şi pentru obținerea unor drepturi salariale necuvenite, ca urmare a ocupării nelegale a funcției de profesor de geografie.

Constanța din acea vreme nici nu avea profesori titrați suficienți, la câte clase şi elevi de liceu, urmau cursurile liceelor, de comerț, pedagogice sau la şcolile secundare.

Titlul articolului publicat în cotidianul constănțean Dobrogea Jună, din 23 octombrie 1923, intitulat *Cazul Colonelului Ionescu*, este edificator pentru falsitatea acuzațiilor.

Editorul ziarului spunea : *Nu ştiu ce l-a îndemnat pe omul acesta să devină militar, ...; încins cu sabia nu a părăsit totuşi din mână condeiul cu care a dat adevărate lupte contra indiferenței şi ignoranței. Cu inima svâcnind de durere*

am urmărit procesul intentat lui Ionescu, care în căutarea unor resurse care să-i completeze pensia, a făcut chiar și oficiul de apărător în fața Consiliului de Război. Nu discutăm Legea, azi când Tribunalul în înalta și suverana sa apreciere a dispus achitarea colonelului. Ridicăm duritatea oamenilor care țin să apară mai duri decât sunt în realitate, mai duri decât ..... Legea.

Din documentele aflate în Arhivele Naționale filiala Constanța la fondul Primărie, deducem că relațiile dintre colonelul Ionescu și prof. Constantin Brătescu, la acea vreme fiind directorul Școlii de Comerț, nu au fost cele mai cordiale. Acuze și reclamații reciproce.

Din acest motiv, volumul omagial închinat de redacția Analelelor Dobrogei seria veche, condusă de C. Brătescu redactorul șef, aniversării a 50 de ani de viață românească în Dobrogea publicat în anul 1928, nu cuprinde nici o intervenție a colonelului Ionescu, cum ar fi fost normal. Citind în zilele nostre sumarul volumului, între autorii studiilor publicate în ediția din 1928, numai numele a două - trei persoane din cuprins erau locuitori ai Dobrogei și ai orașului Constanța. Ceilalți autori, erau persoane academice de la București și de la Iași.

Colonelul Ionescu, care era membru activ al SRRG, cunoștea intenția lui C. Brătescu de a publica volumul omagial și avea pregătit un studiu mai cuprinzător asupra orașului Constanța, care evident lipsește din sumar.

Din această cauză, colonelul Ionescu a publicat peste câțiva ani în aceleași condiții particulare, pe cont propriu, volumul intitulat : ***Tomi - Constanța, Colonel M. D. Ionescu - Dobrogianu,*** la Tipografia Fraților Asociați din Constanța, în anul 1931. Azi o raritate bibliofilă.

Peste zece ani, în anul 1935, profesorul C. Brătescu a fost suspectat de pierderea a două monede de aur din colecția Muzeului de Arheologie și numai o intervenție de la București, a inchis la Poliție cazul. Părerea nostră este, că de această reclamație nu a fost străin însăși colonelul Ionescu, fiind susținut și de prof. Ion Micu de la LMB, conservatorul Muzeului din Constanța și chiar de Vasile Sasu ministrul liberal de atunci. Aceiași competiție neloială între doi oameni de mare valoare ai Dobrogei.

La părăsirea orașului Constanța în anul 1938, când din motive legate de sănătatea sa colonelul Ionescu a plecat la Câmpulung Muscel, la agapa organizată de Cercul Militar în saloanele Cazinoului constănțean, s-au rostit mai multe cuvântări de complezență, dacă privim lista participanților.

Prof. Gh. Coriolan, directorul din acea vreme la Liceului Mircea cel Bătrân, nu a participat probabil din motive lesne de înțeles, dar a trimis, corect și la timp așa cum îl cunoaște istoria liceului, o scrisoare de scuze și de despărțire, în care a elogiat activitatea colonelului spunând: *Colonelul Ionescu părăsește*

Constanța după 40 de ani. Acum mă încearcă sentimente de adâncă admirație, sincer respect pentru munca științifică, culturală, intensă și rodnică ce ați desfășurat pentru scoaterea la lumină a trecutului Dobrogei și pentru cunoașterea geografică temeinică a pământului scump. Prin donația dv. (a donat bibliotecii liceului aproape 300 de volume, s.n.) *ați pus la dispoziția cercetătorilor o comoară îmbelșugată de lucrări necesare documentării în câmpul istoriei Dobrogei, printre care figurează cu vrednică cinste propriile dv. opere. Prin aceste opere aparțineți istoriei Dobrogei, iar prin dania dv. numele vă va rămâne în analele școlii.*

Colonelul Marin D. Ionescu - Dobrogianu, a murit la 10 decembrie 1938 la Câmpulung Muscel, unde este înmormântat. Mormântul este cvasi necunoscut.

A publicat independent, în regie proprie peste 25 de lucrări, volume, studii și articole. O parte dintre ele aflate în extrase, sunt reluate și incluse în Buletinul Societății Regele Române de Geografie. Delte Dunării; Valea Carasu, s.a.

Avusese în 73 de ani de viață o singură vină. Nu avea liceul terminat. Comparația cu Vasile Canarache pe care o facem, un alt mare om și ctitor al Constanței și al Dobrogei este defavorabilă lui Ionescu. Măcar Vasile Canarache a dat numele unei străzi din municipiu pe care îl merită.

Dar Ionescu nu păstrează nimic din gloria efemeră pe care a avut-o.

Adevărul despre valoarea în general a operei lui Ionescu - Dobrogianu, l-a exprimat profesorul Coriolan în anul 1935. Valoarea contemporană a acestei opere poate să fie în zilele nostre rediscutată, dar câte alte lucrări științifice citate cu ardoare, nu sunt azi perimate.

Colonelul Ionescu, continuă să fie uitat de mulți cititori, autori, editori și cercetători mai tineri, probabil și din cauza lipsei din biblioteci a volumului ***Dobrogea în pragul veacului al XX - lea.***

Într-un recent volum de articole extrase din presa românească și dobrogeană, publicat în cadrul Bibliotecii Tomitane II în anul 1999, sunt citate la notele volumului pasaje întregi din lucrările ofițerului - profesor. Cu regret am constatat că în culegerea de texte, numele colonelului M. D. Ionescu - Dobrogianu nu este amintit la indicele de persoane. Erau de menționat câțiva autori în plus.

Dumnezeu să-i odihnească somnul de veci. Opera sa scrisă, l-a făcut nemuritor vreme de un secol, chiar dacă nu a avut licență de studii superioare.

Oare care autor va putea să egaleze în pragul veacului al XXI - lea, o asemenea sursă de informații istorico - geografice asupra Dobrogei.

O raritate bibliofilă. La Constanța se găsesc doar două exemplare originale. Mai sunt la Academie, la biblioteca din Câmpulung Muscel și la câteva biblioteci din țară, ținute cu regim special.

Recent, în simpozionul Pontica din anul 2001 am afirmat, că lucrarea capi-

tală a colonelului Ionescu, va rămâne singura sursă sintetizată de valoare a istoriografiei dobrogene, pentru toţi absolvenţii, doctoranzii sau cititorii de istorie.

Facultatea de Istorie a Universităţii Ovidius din Constanţa, împreună cu Biblioteca Judeţeană Constanţa, au obligaţia morală de a reedita opera capitală a colonelului M. D. Ionescu, ***Dobrogea în pragul veacului al XX - lea***.

Vor face un serviciu imens viitorilor cercetători. Şi nu numai lor. Dobrogei şi României.

CEL MAI MARE DIRIJOR ROMÂN

GEORGE GEORGESCU

George Georgescu s-a născut la Sulina în anul 1887, tatăl său fiind un component al fanfarei Flotilei de Dunăre, care pe timpul verii susţinea concerte în foişorul din grădina publică a oraşului, pe locul unde în 1987 cu ocazia centenarului naşterii dirijorului, municipalitatea i-a ridicat un bust din bronz.

Copil de trupă la Galaţi pe lângă fanfara flotilei, a deprins primele măsuri muzicale în paralel cu primele lecţii din şcoala regimentară.

Cu sprijinul Secretariatului General al CED a fost trimis la Berlin ca bursier, unde vreme de câţiva ani s-a pregătit ca elev al lui Anton Nikisch, în arta compoziţiei şi cea dirijorală. Până în pragul primului război mondial şi-a desăvârşit pregătirea muzicală la Viena, sub îndrumarea lui Richard Strauss.

Revenit la Bucureşti a intrat în lumea muzicală şi cu sprijinul lui George Enescu, a preluat conducerea Operei Române în anul 1920.

Educaţia germană şi rigoarea perfecţiunii partiturilor pe care le-a interpretat la pupitrul operei, prezenţa scenică a dirijorului de orchestră, l-a transformat într-un om cu un caracter sobru, controlat şi impenetrabil care dădea în epocă aspectul unui om rigid.

În anul 1929 s-a înapoiat la Berlin, unde din motive personale a stat cu intermitenţe vreme de unsprezece ani.

În România a cunoscut o fată foarte tânără, cu aproape un sfert de veac mai tânără de care s-a ataşat şi cu care s-a căsătorit în cele din urmă.

Fata pe nume Elisabeta, fiica ministrului de finanţe C. Buşilă, a avut interdicţia din partea familiei de a mai fi contactată de dirjor vreme de trei ani, pe durata studiilor de matematică pe care le-a urmat la Universitatea din Bucureşti.

După absolvirea studiilor, profesoara de matematică Elisabeta Buşilă s-a căsătorit la Berlin cu George Georgescu în anul 1940 şi împreună au revenit la Bucureşti.

În acel an dirijorul a preluat conducerea Filarmonicii de la Ateneul Român, funcţie din care a fost epurat de regimul comunst în anul 1944.

Plecarea lui George Enescu în America, a lăsat un mare gol în viaţa muzicală bucureşteană. Printr-o scrisoare a lui Enescu adresată lui Petru Groza primul ministru al guvernului regimului comunist, George Georgescu a fost recomandat, să preia din nou conducerea Filarmonicii în anul 1947, funcţie pe care a îndeplinit-o până la decesul său.

Pe toată perioada directoratului său, dirijorul s-a bucurat de mari onoruri şi avantaje materiale, conducătorii comunişti înţelegând faptul că în muzică nu se vorbeşte.

Regimul avea nevoie în acele vremuri de reprezentanţi de seamă în special în artă, motiv pentru care arta muzicală şi teatrală din România a avut cele mai mari succese în ţară dar în mod deosebit în străinătate.

Este o explicaţie posibilă a faptului că George Georgescu nu a fost arestat şi întemniţat, aşa cum s-a petrecut cu majoritatea oamenilor de cultură din anii de prigoană comunistă. Ministrul Buşilă socrul său fusese întemniţat la Aiud unde a şi murit, iar bunica Buşilă a fost tolerată în casa dirijorului din Bucureşti.

A fost perioada în care George Gerogescu a făcut cele mai multe înregistrări discografice din marile opere ale lumii muzicale, Enescu, Beethowen, Brahms, R. Strauss, Wagner.

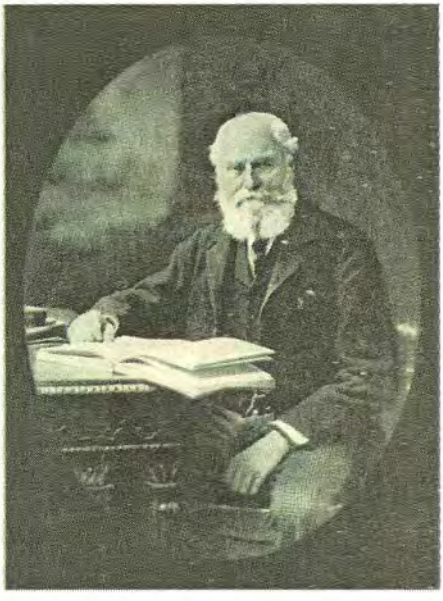
În anul 1963, a fost ales Membru corespondent al Academiei Române.

George Georgescu a murit la Bucureşti în anul 1964.

Din căsătoria familiei Georgescu s-a născut o fată pe nume Ioana, care a făcut studii de regie teatrală în Anglia, unde s-a căsătorit cu Iancu Raţiu, fiul cunoscutului om politic de mai târziu, Ioan Raţiu.

Ioana Georgescu - Raţiu, recăsătorită Petre Răileanu, intuind că nu are ceva de spus în arta teatrală, s-a recalificat cu studii la Paris în marketing după exemplul matematicii mamei. În prezent este reprezentanta firmei de parfumuri Charlie. Nepotul Georgescu - Raţiu urmează exemplul mamei sale acum în pragul maturităţii.

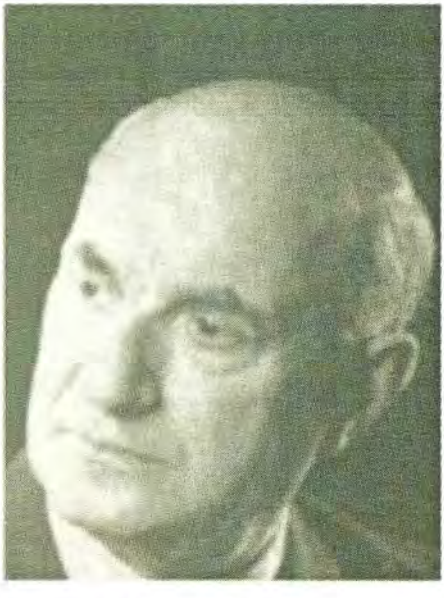
Planşa 42 – Personalităţi



Sir Chlarles Augustus Hartley

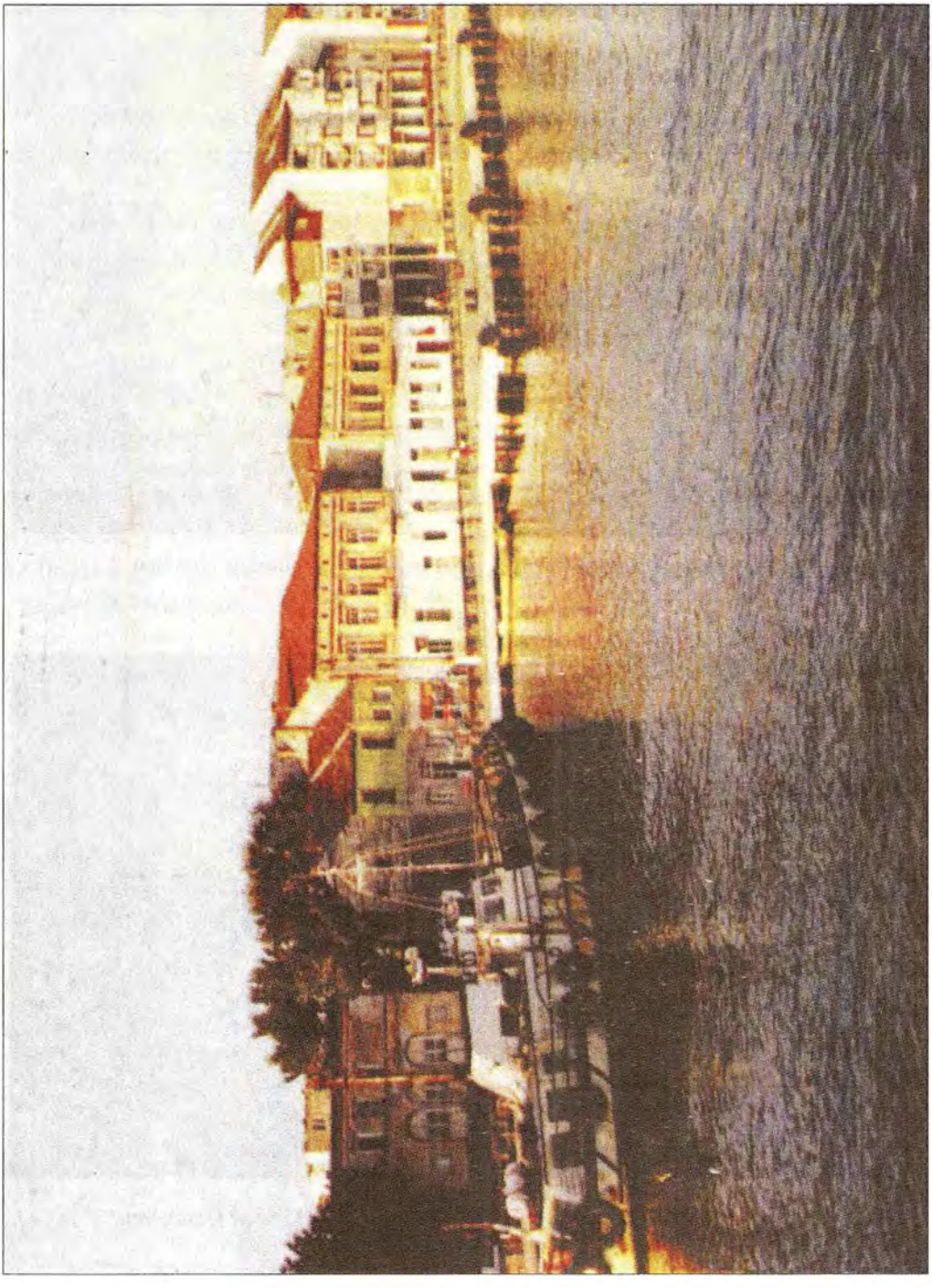
Remus Opreanu

Col. Marin D. Ionescu Dobrogianu



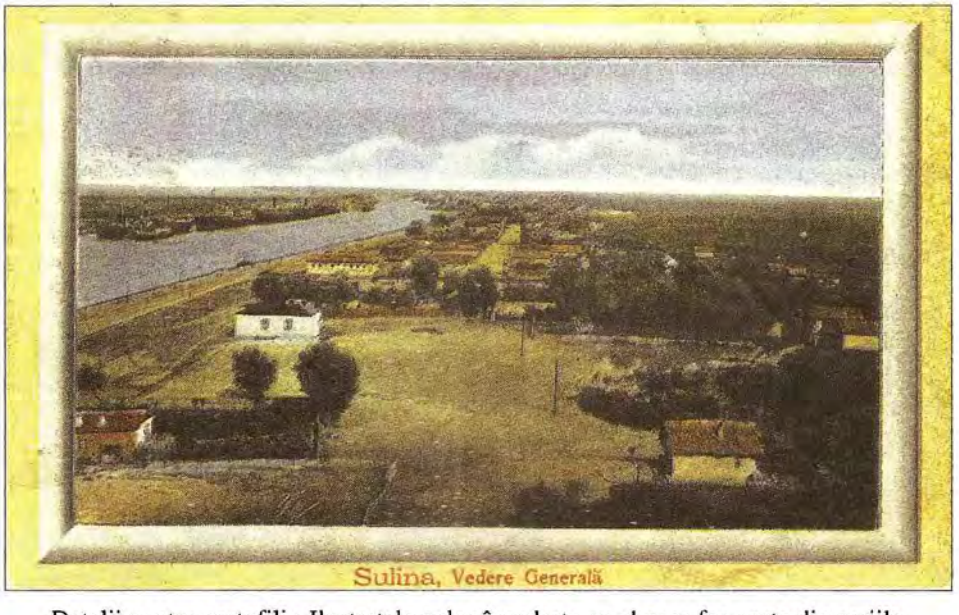
George Georgescu

Planşa 43 – Clădiri şi cheiuri în zilele noastre la Sulina.



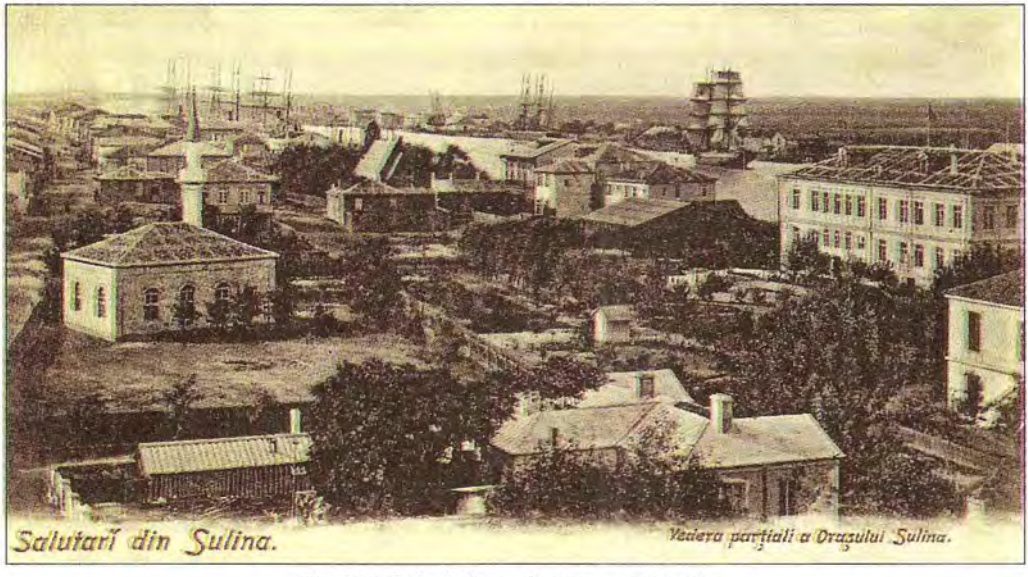
Planşa 44 – Cheiuri şi debarcadere la Sulina (Colecţia Marinel Chiriac - Constanţa)

Iahtul Carolus Primus al C.E.D.
A se observa modelul stâlpilor de iluminat

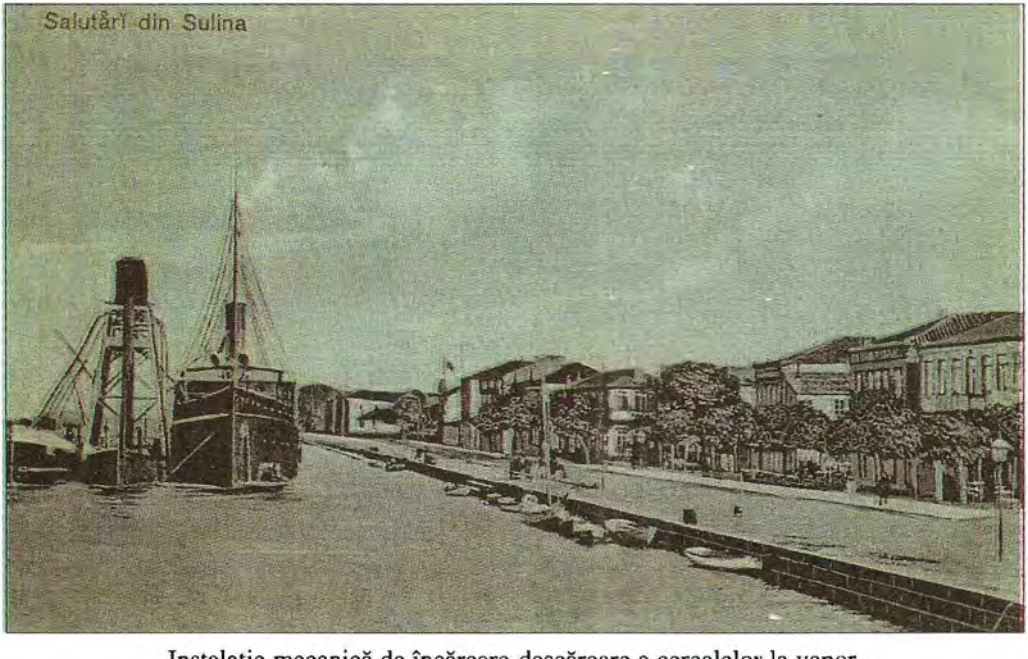


Detalii pentru cartofili : Ilustratele color încadrate cu chenar fac parte din seriile, 2206 şi 2024 M & S.B Editura S.G. Foundoukas Bazar Englez, Constanta-Sulina.

Planşa 45– Nave, construcţii şi instalaţii la Sulina (Colecţia Marinel Chiriac - Constanţa)



Vechiul Bric Mircea în marş pe Dunăre.



Instalaţie mecanică de încărcare-descărcare a cerealelor la vapor.

POSTFAȚĂ

Dobrogea a fost, este și va fi, exemplul autentic al conviețuirilor multietnice europene.

În pragul anului 1950, atunci când am intrat conștient în lume și în liceu eu și colegii mei, ne aflam după catalog la strigarea dirigintelui clasei a VIII - a, profesorul de matematică Vasile Neacșu, de la Liceul Mircea cel Bătrân din Constanța români - aromâni, turco - tătari, greci, albanezi, italieni, bulgari, găgăuți, lipoveni, evrei, s.a. Doamne, ce palme luam după ceafă, dacă nu știam să rezolvăm ecuații la tablă.

Nu se supăra nici unul dintre noi dacă ne strigam în recreații sau pe maidanul pe care jucam fotbal, după adjectivul peiorativ sau porecla etniei din care proveneam. Recunoscători față de Dumnezeu pentru zilele care ne-au fost date, nouă, colegilor mei de atunci și după 50 de ani, de azi, acum când ne întâlnim anual 20 din 31 rămași în viață numai la Constanța, toți elevii din clasa XI B ai LMB, absolvenți în anul 1954, ne gratulăm fără supărare cu aceleași expresii. Colegii mă strigă Pepo – bulgarul.

Palmele luate de la dirigintele de matematică, ne-au făcut 15 ingineri sau ceilalți toți, absolvenți de Universități umaniste. Dacă le reclamam părinților luam și de la aceștia dublu. Așa am crescut oameni, fără să fim afectați în drepturile noastre de oameni atât de schimonosite astăzi, de complexele de inferioritate ale democrației prost înțelese, sau mai cu seamă ale părinților fără interes.

Anuarul **Liceului Mircea cel Bătrân** publicat acum câțiva ani, îmi aduce aminte cu duioșie de colegii catalogului : **Badea Jean** filolog director de teatru, **Sederiaș Constantin** inginer fost ministru adjunct, **Grecu Remus** farmacist, **Roman Ioan** colonel aviator și romancier, **Aristide Gheorghe** medic veterinar, **Iordache Florentin** economist vameș, **Ibraim Kenan** medic endocrinolog, **Bacalu Dan** inginer, fiul profesoarei noastre de limba rusă, **Popescu Mircea** șef mecanic inginer, **Bădică Marin** inginer, **Cincă Gheorghe** economist, **Grigorescu Gh.** inginer, sau de defuncții **Măgeanu Maximilian** inginer, **Grigore Nicolae** profesor de sport, ori prietenul de joacă **Ceacâru Valentin** inginer s.a. Sau de colegii de an și de promoție : **Doicescu Mircea** profesor, **Gomoiu Marian** academician, **Bavaru Adrian** biolog și rector, **Tode Viorel** urolog. Doamne, ce promoție de aur în orașul Constanța. Dar profesorii: **Grigore Sălceanu, Vladimir Robu, Vasile Dragoș, Paul Băleanu, Ana Șeitan, Maria Bacalu, nea Nae Rădulescu** decedat în 2002 la 90 de ani. Când fumam prin recreații la Clubul

Dezrobirea de lângă fostul liceu de băieți actualul sediu al Liceului Mihai Eminescu, localul liceului nostru din str. Mircea fiind ocupat de Armata Sovietică, eram duși de perciuni de directorul adjunct **Gheorghe Mugioiu** spre exmatriculare la directorul liceului, profesorul de matematică care va rămâne în memoria nostră **Gheorghe Zaharia.** Îi reamintesc pentru memoria lor și pentru ce am însemnat noi și încă mai înseamnăm în orașul Constanța.

Am fost săraci, o promoție de după război crescuți în hainele uzate ale părinților, modificate și croșetate de mamele noastre, cu pantofii cu talpă din crep cumpărați pe punctele cartelelor crizei economice ale vremii. Am devenit utemiști la grămadă în liceu. Am devenit și comuniști mai apoi, sinceri sau nu, forțați de împrejurări, din interes, pentru a supraviețui, am devenit probabil și informatorii denigrați. Asta a fost generația noastră. Am convingerea că uitându-ne în oglindă dimineața nu ne este rușine. Atât.

O foarte veche și păguboasă moștenire esteuropeană a unor animozități etnice și culturale, rămase de la fostul Imperiu Otoman, care s-a acumulat de câteva sute de ani în zona Dinaro - Pusto - Carpato - Balcano - Danubiano - Pontică, a condus ultimele generații din întreaga zonă, la fapte și măsuri intercomunitare reprobabile, pornite de la a arăta cu degetul spre vecin și ajungând până la războaie regretabile de toate părțile.

Cred cu convingere că în România și în Dobrogea în special, există o deosebire față de alte zone ale balcanilor, nu mi se pare mie ci este o realitate, faptul că toleranța etnică a făcut și face parte din educația românească a școlii comune, dar mai ales a mahalalei în care ne-am născut.

Poate am dreptate sau poate greșesc, fiind crescut și educat în România. Nu am cum să cunosc educația celor de peste gardul granițelor balcanice, decât numai printr-o cunoaștere reciprocă dar și printr-o stare materială bună. În acest caz nu trebuie decât o scânteie pentru a aprinde un focar necontrolabil, pentru a se repeta situația din 1916 - 1917 de la Caramurat sau Babadag din Dobrogea. Militez pentru uitarea lor.

Cred cu sinceritate că situația gravă din Bosnia ultimului deceniu al secolului al XX - lea este ultimul pogrom, pe care numai sărăcia populației exacerbată politic, o poate genera. Dacă bosniacii sârbi, musulmani, croați, albanezi și muntenegreni trăiau în condiții identice cu rudele lor din Germania anilor '90, nu se întâmplau crimele odioase, reclamate la Haga.

Totuși, în zilele noastre se mai găsesc oameni în Europa care-și aduc aminte de trecut, de atunci de când Transilvania, Silezia, Banatul, Kosovo, Cadrilaterul, Basarabia, aparțineau altor state. În special printre cercetătorii de duzină ai istoriei contemporane. Cei care doresc să pozeze în atoatecunoscători

ai situației și predau lecții tinerilor ascultători în școli sau amfiteatre, o stare de revendicări de genul, poporul nostru este cel mai bun și mai drept dintre celelate. Ei bine, acești zișI înțelepți, trebuie să știe foarte bine, că populația balcanilor nu mai are nevoie de Cimitire sau Monumente de Eroi, căzuți în viitoare războaie.

De acest flagel numai Uniunea Europeană ne poate scăpa.

Uman, religios cu frica unui singur atotputernic Dumnezeu și în ultimă instanță dirijați de ce nu, de o singură superputere internațională Statele Unite ale Americii, ar trebui să avem în fața noastră Acordul de la Helsinki din 1975, de atunci de când granițele au fost fixate prin tratative civilizate, diplomatic, pe harta Europei.

Armele, armatele și uniformele militare sunt frumoase doar la parăzile militare fără tunuri sau rachete.

În câțiva ani vom ajunge sigur, la nivelul de bunăstare la care visăm de decenii.

Peste câțiva ani, tineretul multietnic esteuropean va intra în Uniunea Europeană sau în Europa civilizată. Cred cu sinceritate că nici un tânăr comunitar nu va mai apela la vendete.

Atunci, peste zece ani cel mult, nu va mai fi important dacă vecinul din sat, de pe scara de la bloc, din oraș, sau de peste o graniță culturală, fostă frontieră păzită cu gloanțele pe țeava puștii, se închină de la stânga la dreapta sau invers la Isus Christos sau cu palmele deschise la Allah; ori nu va mânca porc în tradiția religiei păstrate în casa lui; sau chiar cu copii lui ori pe stradă, vorbește un alt dialect cultural european. Limba lui maternă va deveni un dialect cultural specific, care oricum este omisă din programele de pe Internet, fiind fonetic neacordată social și economic cu universul.

În acest mod va trebui să ne învățăm copii și nepoții acasă, să-i încurajem la școală, pentru ca în viață să dobândească prin interes tot ceea ce le trebuie, pentru ca să devină cetățeni onești ai unei Europe unite. Atunci, toți tinerii de azi din discoteci, vor asculta numai muzica ce le place.

Numai în serile lungi de iarnă bunicii sau, la orele de istorie profesorii, trebuie să amintească urmașilor, că undeva în România, în Dobrogea, pe Dunăre și la Sulina, se află un ansamblu monumental multietnic, care trebue păstrat și vizitat turistic, așa cum este și va fi ***Cimitirul Viu de la Sulina.***

Această carte le vine în ajutor.

Sfârșit

BIBLIOGRAFIE

I. - Volume, tomuri, tratate:

***, *AARMSI, Analele de Istorie ale Academiei Române* - 1912 - 1913, seria II, tomul XXXV. Raportul lui D. A. Sturdza prezentat în fața Academiei în anul 1912.

***, AD, *Analele Dobrogei (Arhiva Dobrogei),* Revista Societății Culturale Dobrogene, Seria Veche, Cernăuți, Anii 1916 - 1920 - 1938.

***, AD, *Dobrogea, cincizeci de ani de viață românească, volum omagial la semicentenarul realipirii Dobrogei,* București, ed, Cultura Națională, 1928.

****, ADSN, Analele Dobrogei Serie Nouă,* Ed. Muzeului de Istorie și Arheologie Constanța, 1996 - 2002.

****, ANB, Arhivele Naționale București,* fond Senat, MLP, Tribunal, Casa Regală, fond microfilme Anglia, Austria, Franța, Rusia.

****, ANB, (DGAS), Direcția Generală a Arhivelor Statului din RSR, Din tezaurul documentar dobrogean,* București 1988.

****, ANB, Comisia Științifică pentru probleme Arhivistice, Inventar Arhivistic al Comisiei Europene a Dunării,* București 1986; 31 octombrie 1986, colectiv C. Bejan, Al. Duță, St. Iordache, V. Solomon, I. A. Negreanu.

****, ANT, Arhiva Tribulalului Constanța,* secția civilă;

***, *Atlas, România, atlas Istorico - Geografic,* Ed. Academiei Române, 1996.

****, BAR, Biblioteca Academiei Române, fondul de carte, stampe, hărți, fotografii s.a.*

****, Bibl, Biblioteca județeană Constanța, Tulcea și a orașului Sulina;*

****, BSPol, Buletinul Societății Politehnice din România.*

****, BSRG, Buletinul Societății Regale Române de Geografie,* colecția 1876 - 1942.

***, *BIMH, Buletinul Institutului de Meteorologie și Hidrologie,* colecția 1960 - 1990.

****, BSN, Buletinul Societății Numismatice Române,* Catalogul medaliilor cunoscute de la anul 1600 - 1906; Anul III, nr. 11- 1905; 12 - 1906, București Tipografia Curții Regale, Frații Gobl & Fii, București, 1906.

***, *CED, La Comission Européene du Danube et son oeuvre de 1856 - 1931,* Paris, Imprimerie Nationale, MCMXXXI.

****, CPCB, Colegiul Pedagogic Constantin Brătescu. Valori ale civilizației*

românești în Dobrogea, Constanța 1993.
****, CR, Constituția României 1991;*
***, *DD, Dicționar Diplomatic,* Ed. Politică 1979, București.
***, *DH, Direcția Hidrografică a Marinei Militare,* hărți de navigație.
***, *EB, Enciclopedia Britanică 14 vol.,* Ed. 1929.
***, *EB, Enciclopedia Britanică 28 vol.,* Ediția 1992.
****, EI, Enciclopedia Italiana,* Di scienze, letterie ed arte, fondata da Giovanni Tarcconi, Roma vol. XXVIII, 1935, vol. XXX, 1936, reeditată în 1949; privind Porto Franco.
****, RH, Hidrotehnica,* Revista, Editată de Comitetul de Stat al Apelor din România.
*** *Histria I,* Editura Academiei, București 1954.
***, *Histria II,* Editura Academiei, București 1966.
****, ISM $_1$, Inscripțiile din Scythia Minor grecești și latine,* vol. I, Histria și imprejurimile, după Pippidi D.M., Ed. Academiei, București 1983.
****, Legea din 29 iulie 1997, pentru ratificarea Tratatului cu privire la relațiile de bună vecinătate și cooperare dintre România și Ucraina, semnat la Constanța la 2 iunie 1997.*
****, PCA, Anuar, Vasele Administrației Comerciale a Porturilor și Căilor de Comunicații pe Apă, pentru întreținerea porturilor, cu propulsie și fără propulsie,* Ed. PCA, București 1938.
****, Fontes I, Izvoare privind istoria României vol. I,* Editura Academiei RPR, București 1964.
****, Fontes II, Fontes Historiae Daco - Romana vol. II,* Editura Academiei RSR, București, 1970.
****, MN, Marea Neagră în zona litoralului românesc,* monografie hidrologică, INMH București, 1973. Volum sub redactarea dr. ing. Constantin Bondar.
****, The Blak Sea Pilot, Mer Noire, Mer d´Azov,* Instructions nautiques, serie D, vol. 7, Brest 1978. (Cartea pilot).
****, Cartea Pilot, Cartea Pilot a Mării Negre,* Ed. Direcției Hidrografice a Marinei Militare, București 1965.
****, L´Illustration, anii1853, 1854, 1861, s.a.,* revistă ilustrată cu apariție bilunară, Paris.
***, *Sulina Rescue 2000,* Planul director pentru regenerarea orașului Sulina pornind de la valorificarea patrimoniului cultural, colectiv de autori, Ed. Dobrogea 2001.

II. Cărți, studii, articole, extrase din literatura de specialitate :

- Allard, C.; *Mission médicale dans la Tartaria - Dobroutcha,* Paris 1857; *idem, La Dobroutcha,* Paris 1859; *idem, La Bulgarie orientale,* Paris 1864. Volume cercetate la BAR, București.
- Alexandrescu, M., M., Dersca - Bulgaru; *Călători străini despre țările române, Paul de Alep,* p. I, București 1976; *eadem, Date asupra cetății și orașului Chilia sub stăpânirea otomană (sec. XV - XVII),* Peuce, VI, 1977, Tulcea; *eadem, Aspecte ale vieții economice din porturile și schelele Dobrogei în secolele XV - XVII,* Peuce, VI, 1977, Tulcea.
- Antipa, Gr.; *însemnătatea politică și economică a Dunării în viața poporului român,* Ed. Cartea Românească, București, 1940.
- Avram, C.; *Betonul armat în România,* vol. II, Editura tehnică, București 1987.
- Băicoianu, I., C.; *Dunărea văzută prin prizma Tratatului de la București,* București 1938; *idem, Dunărea, privire isorică, economică și politică, ...* București 1915. Cu privire la istoria tratatelor Dunărene în sec. XVIII – XIX .
- Bondar, C.; studii în volum de autor, ****, MN, Marea Neagră în zona litoralului românesc,* monografie hidrologică, INMH București, 1973;
- Bondar, C., dr. ing.; Ion Dănuț Toader, C. dor (r); *închiderea naturală la Marea Neagră a golfului Musura și efectele acestui fenomen (I - II);* în Revista Marea Noastră a LNR anul XI, nr. 3 (40); 4 (41), 2001.
- Brătescu, C.; *Salsovia,* Analele Dobrogei, Cernăuți 1923; *idem, Clima Dobrogei,* în volumul omagial : *50 de ani de viață românească,* Analele Dobrogei, 1928, Cernăuți; *idem, Oscilațiile de nivel ale Mării Negre în cuaternar,* Buletinul Soc. Geografice, tr. II, XI, 1942, București.
- Brătianu, Gh. I; *Marea Neagră vol. I, II,* Editura Meridiane, București 1988.
- Breier, A.; *Lacurile de pe litoralul românesc al Mării Negre, Studiu hidrogeografic,* Editura Academiei RSR, București, 1976.
- Bulgaru, V.; *Inceputurile navigației comerciale antice la gurile Dunării,* Peuce, VI, 1977, Tulcea.
- Canarache, V.; *Despre alimentarea Histriei cu apă de băut,* SCIV, T. II, nr. 2, 1951, Editura Academiei RPR, București; *idem, Observații noi cu privire la topografia Histriei,* SCIV, T. VII, nr. 3 - 4, 1956, Editura Academiei RPR, București.
- Caraivan, G.; *Evoluția zonei Mamaia în quaternarul târziu,* Pontica XV, 1982; *idem, Old Dobrogean Black Sea Coast Lines,* Pontica XXXI, 1998.
- Carol, I., Regele; *Memoriile Regelui Carol I al României,* vol I - IV, ed.

Machiavelli, Bucureşti, 1995.
- Călinescu C., Faitär, I.; *Dimensiunile unor vocaţii,* vol. II, Constanţa, 1979;
- Călinescu, R. I.; *Insula Şerpilor.* Schiţă monografică, Analele Dobrogei, 1 - 12, 1931, Cernăuţi.
- Cernovodeanu, P., Marinescu, B., Gavrilă, I.; *Comerţul britanic prin Galaţi şi Brăila între 1837 – 1852,* Revista de Istorie, T. 31, nr. 4, aprilie 1978, p. 629 – 631.
- Cioroiu, C.; *Călători la Pontul Euxin,* Ed. Sport Turism, Bucureşti 1985.
- Cotovu, V.; *Portul Constanţa,* Constanţa, f. a. ; *idem, Date hidrografice pentru ţărmul românesc al Mării Negre,* Analele MLP, seria III, vol. IV, CFR Bucureşti, 1945.
- Covacef, P.; *Constatări tehnice cu privire la variaţia nivelului Mării Negre, în legătură cu topografia şi modul de alimentare cu apă a cetăţii Histria, până la începutul erei creştine,* Pontica XXIV, 1991, Constanţa.
- Custurea, G., Bălăbănescu, M.; *Catalogul medaliilor româneşti din colecţia Muzeului de Istorie Naţională şi Arheologia Constanţa (1859 - 1940),* Pontica XXVI, 1993, Constanţa.
- Daşcovici, N.; *Dunărea internaţională şi ţinutul românesc al gurilor,* în *Dobrogea cincizeci de ani de viaţă românească,* volum omagial la semicentenarul reanexării Dobrogei, Bucureşti, ed, Cultura Naţională, 1928, p. 771 - 777; *idem, Dunărea noastră, scurtă expunere până la zi a problemei dunărene, însoţită de textul Statutului de la Paris din 1921,* Ed. Fundaţia Culturală Principele Carol, Bucureşti, f.a.
- Démidoff, A., conte de; *Voyage dans la Russie Méridionale et la Crimée par la Hongrie, la Valachie et la Moldavie,* Paris 1854.
- Dimitriu Snagov, I.; *Documente din Arhivele Vaticanului,* Album, Bucureşti 1992.
- Dracodaidis, *Ph. D.; Sulina, Date privind Delta Dunării în perioada 1850 - 1940.* Mss. 2000.
- Drăghicescu, M.; *Istoricul principalelor puncte de pe Dunăre, de la gura Tisei până la mare, pe coastele mării de la Varna la Odessa* (1848 - 1896), 496 pag, Bucureşti 1943.
- Duţă, Al.; *Farurile Comisiei Europene a Dunării din delta Dunării şi de pe insula şerpilor (1856 - 1939).* în vol. Documente, editat de DGAS Bucureşti, 1999.
- Ekrem, A., M.; *Civilizaţia turcă,* Ed. Sport Turism, Bucureşti, 1981.
- Gafencu, Gr.; Preliminaires de la guerre de l'est de l'accord de Moscou (21 Aout 1939), aux hostilités en Russie (22 juin 1941), Ed. Egloff, Paris 1984.

- Gemil, T.; *Document turco - osman privind construirea Farului de la Sulina (1745),* în vol. Colegiul Pedagogic Constantin Brătescu; Valori ale civilizației românești în Dobrogea, Constanța 1993.
- Hartley, Ch. A.; *Description of the Danube Delta and of the works, recently executed at Sulina Mouth.* Proc. Inst. of Civil Engineers, Ed. Wiliam Clokes and sons, London 1862, vol. 1 - 2 ; *idem,* Hartley, Ch. A., sir, (Raport privind modificările recente în lungul coastei la Delta Dunării și consolidarea lucrărilor provizorii de la bara Sulina, t. n), din 12 mai 1873, 300 p. BAR. II, 398.923.
- Ionescu de la Brad, I.; *Excourssion agricole dans les plains de la Dobroudja,* Constantinopol 1850. Traducere de Vintilă Mihăilescu în Analele Dobrogei I, 1922,
- Ionescu, M. D., Cpt.; *Dobrogea în pragul veacului al XX - lea, D.* $_{XX}$, Ed. Socec București 1904; *idem,* Ionescu, M. D., Col., *Formarea Deltei Dunării și configurația ei veche,* Constanța 1925.
- Lascu, St.; *Mărturii de epocă privind istroia Dobrogei, Biblioteca Tomitană,* Muzeul de Istrorie Națională și Arheologie Constanța, 1999.
- Lungu, Tr.; Viața politică în România la sfârșitul sec. al XIX - lea (1888 - 1899), Ed. Științifică București, 1967.
- Manoliu, I. A.; *Regularizări de râuri,* Editura didactică și pedagogică, București 1968; *idem, Porturi,* Editura didactică și pedagogică, București 1972; *idem, Construcții pentru transporturi,* Editura didactică și pedagogică, București 1970.
- Marigny, T. M. de; *Portulan de la Mer Noire et de la Mer d´Azov, ou descroption des côtes de ces deux mers r l´usage des navigateurs.* Odessa, 1930.
- Marinescu, B.; *Economic relations between the Romanian Principalities and Great Britain (1848 – 1859),* p. 271– 274.
- Mehmet A., E.; *Civilizația Turcă,* Editura Sport Turism, București, 1981.
- Michelet, J.; *Istoria Franței, Scrieri alese,* ed. BPT, Minerva București, 1978.
- Panin, N.; *Black Sea coast line changes in the last 10,000 years,* Dacia XXVII, nr. 1 - 2, 1983.
- Prager, E.; *Betonul armat în România,* vol. I, Editura tehnică, București 1979.
- Rădulescu, A.V., *Bitoleanu, I.; Istoria românilor dintre Dunăre și Mare, Dobrogea,* ed. I; II. 1979, 1995.
- Romanescu, M.; *Andersen în România. O călătorie pe Dunăre acum o sută de ani,* Rev. Fundațiilor Regale, 8, nr. 1, ian. 1941.
- Stamate, Gr.; *Frontiera de Stat a României,* Ed. Militară, 1997 București.
- Suciu, I.; *Nicolae Titulescu și Comisia Europeană a Dunării,* în vol. Documente, editat de DGAS București, 1996.

- Suceveanu, Al.; *Viața economică în Dobrogea romană. Sec. I – III e.n.*, București 1977.
- Vidrașcu, I.; *Lucrări tehnice pentru valorificarea pescăriilor dobrogene,* BSGR, București 1906.
- Vulpe R., Barnea, I.; *Din istoria Dobrogei vol. II,* Editura Academiei RSR, București 1968.
- Zahariade, P., A.; *Orașul Constanța. Apărarea malurilor și consolidarea malurilor de nord - est.* Proiect. București, 1934.

LUCRARI PUBLICATE DE ACELAŞ AUTOR

Constatări tehnice cu privire la variația nivelului Mării Negre, în legătură cu topografia și modul de alimentare cu apă a cetății Histria, până la începutul erei creștine, Pontica XXIV, 1991, Constanța.

Vechi amenajări portuare la Constanța, Studii de Hidraulică vol. XXXIII - Ministerul Mediului - Institutul de Cercetări și Ingineria Mediului, București, 1992.

O nouă mărturie arheologică paleocreștină decoperită la Capidava, Pontica XXV, 1992, Constanța.

Noi ipoteze privind alimentarea cu apă a Tomisului în antichitate, *în colaborare cu Z. Covacef,* SCIVA, 2, T. 44, 1993, Ed. Academiei Române, București.

Portul Constanța. O sută de ani de la inaugurarea lucrărilor de construcții, Analele Dobrogei, Serie nouă, an II, nr. 1, 1996, Constanța.

Considerații privind vechile amenajări portuare de la Constanța, Analele Dobrogei, Serie nouă, an III, nr. 1, 1997, Constanța.

Le port de Constanta. Extrais d´une ample étude sur l´evolution des constructions. La bibliographie generale de l´étude, Cercetări Marine, Ed. Institutul Român de Cercetări Marine, nr. 29 - 30, 1996 - 1997, Constanța.

Despre un tumulus la Constanța, Pontica XXXI, 1998, Constanța.

O veche famile de mocani la Constanța : Familia Ion Zaharia Blebea, Analele Dobrogei, Serie nouă, an V, nr. 2, 1999, Constanța.

Construcțiile executate în portul Constanța până la primul război mondial, Analele Dobrogei, Serie nouă, an V, nr. 2, 1999, Constanța.

Farurile portului Constanța, Revista Magazin de Filatelie, Cartofilie și Numismatică, Ed. Asociația filateliștilor Tomis, anul V, nr. 7 - 8, iulie - august 1999, Constanța.

Catalogul numelor de locuri din Dobrogea, Analele Dobrogei, Serie nouă, an VI, nr. 1, 2000, Constanța.

Pe marginea articolului Farul Genovez, Constanța, Revista Magazin de Filatelie, Cartofilie și Numismatică, Ed. Asociația filateliștilor Tomis, anul VI, nr. 3, mai 2000, Constanța.

Un jubileu la 140 de ani - priorități dobrogene la căile ferate din România, Revista Filatelistul Feroviar, Ed. Asociația Filateliștilor Feroviari din România, AFFR, nr. 21, noiembrie 2000, Iași.

Farurile de la gurile Dunării (I - III), Revista Magazin de Filatelie, Cartofilie și Numismatică, Ed. Asociația filateliștilor Tomis, anul VI, nr. 8 - 9, noiembrie - decembrie 2000, nr. 1, ianuarie 2001, Constanța.

Calea ferată din orașul și portul Constanța; planuri, imagini și comentarii, Revista Filatelistul Feroviar, Ed. Asociația Filateliștilor Feroviari din România, AFFR, nr. 23, mai 2001, Iași.

Două medalii comemorative, Revista Magazin de Filatelie, Cartofilie și Numismatică, Ed. Asociația filateliștilor Tomis, anul VII, nr. 1, ianuarie 2001, Constanța.

Piatra din sectorul de nord vest al Dobrogei, Muntele Carol I, Revista Magazin de Filatelie, Cartofilie și Numismatică, Ed. Asociația filateliștilor Tomis, anul VII, nr. 4, mai 2001, Constanța.

Plaja de la Vii din Constanța, Revista Magazin de Filatelie, Cartofilie și Numismatică, Ed. Asociația filateliștilor Tomis, anul VII, nr. 4, mai 2001, Constanța.

Cimitirul viu de la Sulina (I - urm.), Revista Marina, Ed. Gruparea de Filatelie cu Tematică Marină GFM, a Asociațieie Filateliștilor Tomis, nr. 48, ianuarie - iulie 2001, Constanța.

O veche familie de armeni la Constanța, Analele Dobrogei, Serie nouă, an VII, nr. 1, 2001 - 2002, Constanța.

Patrimoniul companiei DBSR de la Constanța în anul 1881, Revista Filatelistul Feroviar, Ed. Asociația Filateliștilor Feroviari din România, AFFR, nr. 26, februarie 2002, Iași.

Linia Constanța - Carmen Sylva la 75 de ani, Revista Filatelistul Feroviar, Ed. Asociația Filateliștilor Feroviari din România, AFFR, nr. 27, mai 2002, Iași.

2004, Anul internațional Anghel Saligny. O propunere, Revista Filatelistul Feroviar, Ed. Asociația Filateliștilor Feroviari din România, AFFR, nr. 27, mai 2002, Iași.

O corabie imperială inedită la Constanța (I - II), Revista Timona, Ed. Liga Maiștrilor Militari de Marină, nr. 72 - 73, anul VII, aprilie - mai 2002, Constanța.

Plaja de la Mamaia, Revista Marea Noastră, Ed. Liga Navală Română, filiala

Constanţa, Anul XII, nr. 2 (43), aprilie - iunie 2002, Constanţa.

Colmatarea naturală a frontierei României, Revista Marea Noastră, Ed. Liga Navală Română, filiala Constanţa, Anul XII, nr. 3 (44), iulie - septembrie 2002, Constanţa.

Apel, pentru comemorarea a 150 de ani de la naşterea lui Anghel Saligny, (articol scris în colaborare cu asociaţia CRIFST a Academiei Române), Revista Marea Noastră, Ed. Liga Navală Română, filiala Constanţa, Anul XII, nr. 3 (44), aprilie - iunie 2002, Constanţa.

- Sub tipar :

Povestea Farului Genovez vol I, Editura Ex Ponto ianuarie - februarie 2003, Constanţa.

- În lucru :

Povestea Farului Genovez vol II. Valurile de pământ dobrogene la Constanţa. Computerizat.

Povestea Farului Genovez vol III. Galeria Subterană de la Constanţa, prezentarea arheologică şi topografică a monumentului. Computerizat.

Povestea Farului Genovez vol IV. Străzile oraşului Constanţa 1850 - 2002, identificare, reactualizare. Computerizat.

Povestea Farului Genovez vol V. Vechi construcţii şi monumente istorice din oraşul Constanţa, văzute de un inginer. Computerizat.

Construcţiile din Portul Constanţa Vol. I , Portul antic, implementat în tipografia portului complet; Ed. Administraţia Companiei Naţionale a Porturilor Maritime Constanţa, ACPMC.

- În pregătire :

Idem, Vol. II (1900 - 1960) ; Idem, vol. III (1960 - 2000).

Canalul Dunăre - Marea Neagră. Album de fotografii. Scanat.

Canalul Poarta Albă - Midia - Năvodari, Album de fotografii. Scanat.

Catalogul numelor de locuri Dobrogene - Toponimie dobrogeană -. Computerizat.

Catalogul numelor oronime şi hidronime Dobrogene.

ZUSAMMENFASSUNG

Vage Erinnerungen aus Erzählungen über den Friedhof von ***Sulina,*** die ich als Zehnjähriger von einem alten russisch - bessarabischen Apotheker hörte, der nach dem Zweiten Weltkrieg sich nach ***Constantza*** exilierte, machten mich glauben, dass es eon Ensemble von monumentalen Grabateine wären, zum Gedenken an hohe Admiräle und bekannten Korsaren die in die Legende der Stadt eingingen.

" Europolis ", der Roman von Jean Bart den ich Ende meiner Jugendjahre laß, bestätigte meine Überzeugnung, dass der Stadtfriedhof in ***Sulina*** ein Pantheon von Seefahrern und Emigranten von Überall sei.

Heite, zur Zeit des Berichten, liegt die Bestätigung vor, dass der Umfang eine Reportage überschreitet.

Zum Unterschied zu den heterogenen Gräbern alter Friedhöfe aus großen rumänischen Städte - *Bukarest, Craiova, Klausenburg* u.a. -, in ***Sulina,*** in einigen hundert Gräbern, fanden ihre ewige Ruhe Menschen die bis Mitte des XX. Jahrhunderts die gleichen Interessen hatten : die Donau, die Schifffahrt und die ***Europäische Donaukommission (EDK).***

Wenn es in Rumänien, am entgegengestetzen Zipfel des Landes, in ***Săpânţa***, den berühmten ***Fröhlichen Friedhof*** gibt, wo, in Einverständis mit den Hinterbliebenen, die anonyme Lebensweise der Verstorbenen auf den Grabmälern leicht spöttisch dargestellt ist, hier, am östlichen Rande der ***Lebendigen Friedhof*** von **Sulina.**

Verstorbene, heute anonyme Menschen, die zu ihrer Zeit bedeutende Persönlichkeiten waren, ihren Interessen entsprachen, mit menschlichen - familiären Gefühlen und, am Ende ihres Lebens, im sandigen Teil der Stadt endeten. Dort wo sich das Land im Meer und Horizont fortsetzt. Ein Gemisch von Nationalitäten, Religionen, Sprachen und Berufe ruhen im Friedhof ***Sulina,*** den letzten Ruheplatz derer die schweingend beitrugen zu einer der bedeutendsten Baustellen Europas der Letzen zwei Jahrhunderte.

Ein gigantisches Bauwerk das die rumänische Geographie änderte, das heute nirgends erwähnt wird, aber die wirtschaftliche Unabhängigkeit bis Ende des XIX. Jahrhunderts gewährte, durch die Entwicklung der Landwirtschaft in Exportmöglichkeiten des Getreides mit den betreffenden Deviseneinnahmen,

ohne bedeutenden öffentlichen rumänischen Beitrag.

Nur auf Grund meiner beruflichen Ausbildung kannte ich von meinen Professoren die Leistungen der ***EDK,*** jene die sich auf den Ausbau der Donau als Wasserstraße für Seeschiffe bezogen, der Ersten Europäischen Schifffahrtsstraße der Geschichte. Die erste Schifffahrtsstraße über 170 km vom Schwartzen Meer, die Donau aufwärts, bis ***Galatz,*** für Seeschiffe bis zu 5000 Tonnen, wie sie kein anderes europäisches Land realisierte, trotz Flüsse wie Rhein, Seine, Themse oder Wolga. Damals 1900, nicht, und heute 2002, um so weigner, da jetzt 12000 Tonnen - Schiffe passiern können.

Lange Zeit, während der letzen 50 - 60 Jahren der Geschichte Rumänischens, wurden diese beeindruckenden Bauleistungen der ***EDK*** öffentlich nicht bekannt gemacht ; diese wurden als ein Geschenk der Natur angesehen.

Nicht ist unwahrer.

Die im Friedhof ***Sulina*** beerdigten, genaurer gesagt in Sand bestatteten Pesönlichkeiten boten uns ein Leimotiv für die summare Volstellung der bis 1905 realisierten Bauten auf der Donau bis hin zur Donaumündung ins Schwartze Meer.

Vorliegender Band, ein Geschichtebuch der Bauarbeiten, gibs uns Rumänien die Möglichkeit zu erfahren und bekenen, dass die für Seeschiffe fahrbare Wasserstraße an der Donaumündung und die Stadt ***Sulina*** ein Werk der Europäischen Donaukommission ist.

Bei der Einweihung 1897 eines Teilabschnittes der Wasserstraße, den Durchbruch des ***Grossen "M"*** (Mäander), eines der großen Hindernisse für die Schifffhart auf dem Donauarm ***Sulina***, würdigte der damalige rumänische Ministerpräsident Dimitrie A. Sturdza das Werk in seiner Ansprache mit folgenden Worten :

Rumänien wird nie leugnen, dass es am meisten profitiert von den geleisteten Arbeiten der Europäischen Donaukommissionen.

Die derzeitige Politik der Werbung um europäische Investoren und weltweit, mit Kapital nach Rumänien zu kommen ist nicht neu, und wollen keine Taten und Leistungen der letzen 80 Jahre verschweigen die in Gemeinschaft mit mehrenen europäischen Staaten vollbracht wurden, am meisten interessiert an die politische Sicherheit im Osten Europas, in der Dobrudscha.

Der geschätze Gesamtwert der Bauarbeiten von der ***EDK*** bis 1902 Millionen Franken jener Zeit in einem Bericht 1912 der Rumänischen Akademie angegeben. Heute, wahrscheinlich. der Gegenwert von Milliarden FF, bzw. Euro.

Der Donau - Schwartzmer - Kanal, von Rumänien vor 20 Jahren enenfalls in der Dobrudscha gebaut, kostete, vergleichsweise, geschätzt 30 Milliarden U.S.Dollar.

Im XIX Jahrhundert wurden überall in der Welt Kanäle und Hafen von überstaatlichen und privaten Gesellschaften gebaut. Suezenkanal, Rhein - Main - Donau - Kanal, Panamakanal, Hafen von Hong - Kong u.a.

Die Verstaatlichung betreffender Bauten, bzw. Genzänderungen der Anrainerstaaten führte zu Kriege mit schmerzlichen Folgen für den Weltfrieden und in der Politik. Nur hier, an der Donaumündung, in Rumänien erfolgte der Übergang der erstellen Bauten samt den verkörperten Werten in staatlichen Besitz friedlich, auf Grund von Verhandlungen.

Sinn und Verzögerungstaktik der rumänischen Außenpolitik der letzen zwei Jahrhunderte, die demokratischen Printzipen die Rumänien regierten seit dem Herrscher Al. I. Cuza und König Karl i, bis zu heutigen Tagen, nicht zuletzt das von rumänischen Staatsmännern standhaft erklärte Interesse Rumäniens, schkossen das Gebiet der Wasserstraße an der Donaumündung von einem Lokalkonflikt aus.

Auf dem Donauabschnitt für Seeschiffe und in ***Sulina***, war und ist heute noch Platz für ehkiche Leute. Heute vielleicht noch mehr als je, denn Kapitalzufluß ist wichtiger.

Das Leben von Zehntausenden Bewohner des Donaudeltas und des Gebietes um die Wasserstraße war an die Letze - Ruhestätte, wo sie weiter geeht sind, ***Der Lebende Friedhof von Sulina.***

Der Verfasser

Traducere în limba germană de Gustav Rückert

LISTA PLANȘELOR DIN VOLUM

Ordinea planșelor de la sfârșitul fiecărui capitol

Coperta I - Stol de pelicani la zbor. Fotografie de Valentina Cicu.

Capitolul I

Planșa 1 - Planul cadastral al centrului orașului Sulina.
După "Sulina Rescue 2000"

Planșa 2 - Dunărea între Brăila și Marea Neagră după Sir Ch. A. Hartley

Planșa 3 - Plan și detalii în cimitirele orașului. După "Sulina Rescue 2000"

Planșa 4 - Legenda cimitirului. Prințesa; Ofițerul de marină; Monumentul iubirii

Planșa 5 - Funcționarii Comisiei Europene a Dunării (I)

Planșa 6 - Funcționarii Comisiei Europene a Dunării (II)

Planșa 7 - Familiile funcționarilor Comisiei Europene a Dunării (I)

Planșa 8 - Familiile funcționerilor Comisiei Europene a Dunării (II)

Planșa 9 - Cimitirul eroilor

Planșa 10 - Monumente grecești din cimitir

Planșa 11 - Hristo Papandili frizerul orașului Sulina;

Planșa 12 - Bisericile românești din Sulina. După "Resque 2000"

Planșa 13 - Biserica grecească și școala greacă. După "Sulina Resque 2000"

Planșa 14 - Construcții publice la Sulina.
Colecția Marinel Chiriac – Constanța

Planșa 15 - Biserica lipovenească, Biserica romano - catolică și Geamia musulmană

Planșa 16 - Capela Anglicană și British Seamen's Institute.
Colecția Marinel Chiriac – Constanța

Capitolul II

Planșa 17 - Membrii Congresului de la Paris din 1856

Planșa 18 - Membrii Comitetului Executiv al CED în anul 1864

Planșa 19 - Membrii permanenți și supleanți ai Comitetului Executiv din anul 1930

Planșa 20 - Însemnele Comisiei Europene a Dunării

Planșa 21 - Flota Marinei Militare Române.
Colecția Marinel Chiriac – Constanța

Planşa 22 - Inaugurarea construcţiilor de pe Canalul Maritim

Capitolul III
Planşa 23 - Situaţia adâncimilor naturale la bara de la Sulina
Planşa 24 - Situaţia jetelelor construite la bară în anul 1861.
Planşa 25 - Tehnologia de construcţie a jetelelor
Planşa 26 - Secţiune transversală prin jetele
Planşa 27 - Tehnologia clasică de execuţie a digurilor şi cheiurilor
Planşa 28 - Saltele din facscine de nuiele
Planşa 29 - Canalul Maritim Sulina
Planşa 30 - Nave tehnice - drăgi - de diferite tipuri (I)
Planşa 31 - Nave tehnice - drăgi - de diferite tipuri (II)
Planşa 32 - Medalii comemorative emise de Comisia Europeană a Dunării
Planşa 33 - Frontiera României cu Ucraina în anul 2002.
Graniţa vizibilă la Sulina
Planşa f.n. - Strada II-a din Sulina în anul 1890

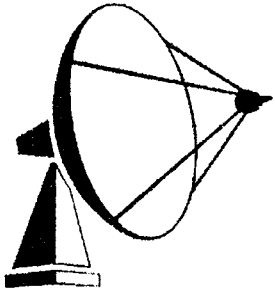
Capitolul IV
Planşa 34 - Navigaţia la Gurile Dunării
Planşa 35 - Oraşul Sulina în anul 1930
Planşa 36 - Dunărea şi oraşul Sulina sub gheţuri
Planşa 37 - Locuinţe de ieri şi de azi la Sulina

Capitolul V
Planşa 38 - Construcţii şi instalaţii publice la Sulina
Planşa 39 - Farul Vechi de la Sulina construit în anul 1802
Planşa 40 - Farurile de la Gurile Dunării
Planşa 41 - Farul Nou. De aici începe marea

Capitolul VI
Planşa 42 - Personalităţi
Planşa 43 - Clădiri şi cheiuri în zilele noastre la Sulina. Foto Valentina Cicu
Planşa 44 - Cheiuri şi debarcadere la Sulina.
Colecţia Marinel Chiriac – Constanţa
Planşa 45 - Nave, construcţii şi instalaţii.
Colecţia Marinel Chiriac

Coperta IV - Compoziţie. Barbu Ionuţ Theodor, pictor, Grupul "Salmastru"

TUDOR SAT SRL



Televiziune prin cablu

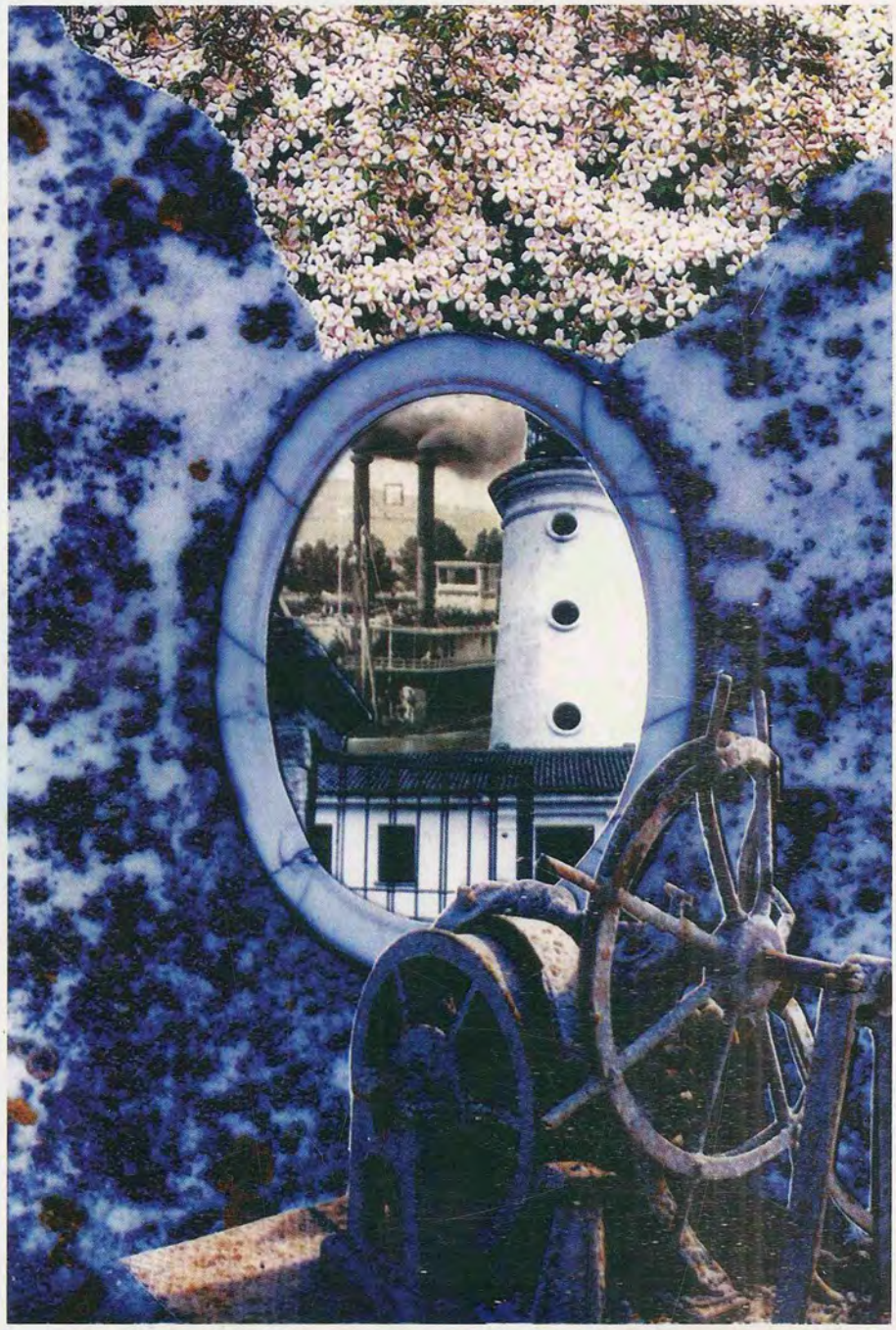
Sediul central: str. Ştefan cel Mare nr. 94
Telefon: 0241–510.854
Fax: 0241–614.613
Casierie Km 4-5: b-dul Aurel Vlaicu nr. 29, bl. B6 parter
Telefon: 0241–677.108
Sediul Mangalia: sos. Constantei 19, bl.C3, parter
Telefon: 0241–755.566

INTERNET SERVICE PROVIDER

Vă oferă posibilitatea conectării la **INTERNET**:
- ***pe cablu TV la viteze de 128 Kbps.***
- ***pe dial-up (linii telefonice uzuale)***

TELEFON: 510.854

Tehnoredactarea şi tiparul : **S.C. INFCON S.A.** Constanţa
str. Prof Murgoci nr.1, tel./ fax : 0241/ 585627, 580527



ISBN 973 - 644 - 199 - 7